nur 3,30 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2004
53. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr



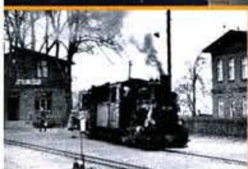
B13411

WERKSTATT:
- Hochbahnhof Dammtor
- Digitalsound für Minitrix-52

TESTS
NEUE ALTE BEKANNTE:
Gützolds 75 und Märklins 120

Auf großer Spur ins Dampf-Bw
Lokwechsel digital normal

Modellbahn-Superlative
Traumland in der Speicherstadt



600-mm-Idylle vor 35 Jahren
MPSB hofft auf DR-Wunder

Strausberger Sonderweg
Abschied für die Stammbahn

Verkehrsknoten HAMBURG

Das Tor zur Welt

Zeitenwandel zwischen Altona und Hauptbahnhof

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?

► Was passt wozu? Dem spannenden Thema der Alterung von Modellfahrzeugen widmet sich die brandneue Ausgabe. Und einmal mehr stehen in exzellenten Fotos, herrlichen Dioramen und anschaulich geschriebenen Beiträgen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite.

► Ob kleine Feierabendbastelei oder Tipps für den Modellbahnprofi: Wer seiner Modellbahnanlage wirklich das passende Flair einhauchen will, der muss das Heft 10 einfach in seiner Bibliothek haben!

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



nur € 9,80

Nr. 10



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7



Nr. 8



Nr. 9

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

MBS08/04

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ Bitte ankreuzen

☐ Heft 1 ______ Anzahl
☐ Heft 2 ______ Anzahl
☐ Heft 3 ______ Anzahl
☐ Heft 4 ______ Anzahl
☐ Heft 5 ______ Anzahl
☐ Heft 6 ______ Anzahl
☐ Heft 7 ______ Anzahl
☐ Heft 8 ______ Anzahl
☐ Heft 9 ______ Anzahl
☐ Heft 10 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) | Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum | Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Modell Eisen Bahner

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



44

Im Indischen Ozean

Palmenstrände, Teeplantagen und Eisenbahnen aus der Kolonialzeit prägen Sri Lanka.



14 **Hansestadt, Weltstadt**

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands und der größte Bahnknoten im Norden.

86

Große, kleine Wunder

Wer steckt hinter Idee und Ausführung des bekannten Miniatur-Wunderlandes in Hamburgs Speicherstadt?





92 **Königs-Klasse**

Eine Sammlung von Spur-I-Lokomotiven beeindruckt, erst recht in einem eigens für sie gebauten Bw.



Titel: Bf Dammtor: Trix; Autos: Brekina, Busch, Epoche, Wiking; Figuren: Preiser, Merten; TEE: Märklin
Foto: Tiedtke

30

Doppelter Abschied

Die Kleinbahn zum einstigen Stadtbahnhof in Strausberg geht wie die Reko-Wagen außer Betrieb.



BAHNWELT AKTUELL

BAHNINDUSTRIE

FLIRT in Bussnang

● Flinker Leichter Innovativer Regional Triebzug (FLIRT) nennt sich das neueste Produkt aus dem Hause Stadler-Rail-Group. Der Rollout des ersten vierteiligen, 74 Meter langen und 124 Tonnen schweren FLIRT erfolgte im Beisein zahlreicher Medienvertreter am 4. Juni 2004 in Bussnang. 42 FLIRT, entsprechend einem Auftragsvolumen von rund 330 Millionen Schweizer Franken, bestellten die SBB für die Stadtbahn Zug sowie für die Wiesentallinie der Regio-S-Bahn Basel, mit einer Option auf weitere 100 Fahrzeuge. In einer Rekordzeit von nur 20 Monaten wurde der FLIRT entwickelt, gebaut und nun übergeben, wie Peter Spuhler, Inhaber der Stadler-Rail-Group ausführte. Ganz erfreulich sei dabei das Prädikat „Made in Switzerland", denn der Schweizer Fertigungs- und Wertschöpfungsanteil beträgt mehr als 90 Prozent. Das innovative Fahrzeug zeichnet sich aus als schnell und leistungsstark für den S-Bahn-Verkehr mit hohem Fahrgastkomfort dank ebenerdigem, spaltfreien Zugang, hellen und übersichtlichen Passagierräumen, stufenlos begehbar vom vordersten bis zum hintersten Einstieg, Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Mulitfunktionsbereich, etwa für Fahrräder, und behindertengerechter Toilette. Während sich das 1.-Klasse-Abteil mit 16 bequemen Ledersitzen in Grau und Rot präsentiert, ist der übrige Innenraum in den Farben Blau, Grau und Gelb gehalten. Aschenbecher sucht man vergebens im Nichtraucherzug. Die Wagenkasten sind aus Aluminium-Strangpressprofilen gefertigt, die zwei Zweiachs-Triebgestelle in den Endwagen sowie die drei Zweiachs-Jakobslaufdrehgestelle sind luftgefedert. Die redundante Antriebsausrüstung besteht aus vier Antriebssträngen mit wassergekühlten IGBT-Stromrichtern. Eine Vielfachsteuerung von bis zu vier Einheiten ist möglich mittels automatischer Kupplung in der GFK-Front. Die Zuger FLIRT werden ab September 2004 ausgeliefert, die Basler folgen ab April 2005. Die Stadler-Rail-Group erhofft sich mit der neuen Produktfamilie weitere Bestellungen vor allem auch aus dem Ausland. In Deutschland, Polen, Ungarn und Italien wurde bereits Interesse geweckt. Das klare Bekenntnis zum Produktionsstandort Schweiz führte auch zum Anbau einer speziellen FLIRT-Montagehalle in Bussnang, die am Tag der offenen Tür am 5. Juni zahlreiche Besucher nach Bussnang lockte. Die Stadler-Rail-Group beschäftigt heute über 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werken Bussnang, Altenrhein und Berlin-Pankow. Bleibt nur noch zu hoffen, dass die Fahrgäste künftig mit dem modernen Triebwagen eifrig FLIRTen werden.



Der erste Flirt in Bussnang: Der moderne Regionaltriebzug erweitert die bisher sehr erfolgreiche Stadler-GTW-Produktpalette.



Verkaufsargument „Made in Switzerland": Die Flirt-Produktion findet in Bussnang statt.

Fotos: Armin Schmutz

Technische Daten

Bezeichnung:	RABe 523 (Zug)
	RABe 521 (Basel)
Speisespannung:	15kVAC; 16,7 Hz
Achsanordnung:	Bo' 2'2'2' Bo'
Sitzplätze:	
1. Klasse	16
2. Klasse	161
Klappsitze	19
Stehplätze (4 Pers/m2)	287
Fussbodenhöhe:	
Niederflur am Einstieg	570 mm
Hochflur	1120 mm
Maße:	
Länge über Kupplung	74078 mm
Fahrzeugbreite	2880 mm
Fahrzeughöhe	4150 mm
Dienstmasse, tara:	124,6 t
Treibraddurchmesser	860 mm
Laufraddurchmesser	750 mm
Dauerleistung am Rad	2000 kW
Max. Leistung am Rad	2600 kW
Anfahrzugkraft (bis 47km/h)	200 kN
Anfahrbeschleunigung brutto	1,2 m/s^2
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h



***Am Pfingstwochenende** fanden in der Schweiz Sonderfahrten mit 01519 der Ulmer Eisenbahnfreunde und der in Schweizer Besitz befindlichen 01202 statt.*

PARKBAHN CHEMNITZ

50 Jahre Fahrbetrieb

● Der Chemnitzer Küchwald erlebte in der Woche vom 7. bis zum 13. Juni 2004 die Festwoche zum 50. Geburtstag der Parkeisenbahn Chemnitz. Die 2,3 Kilometer lange Strecke (Spurweite 600 Millimeter) wurde 1954 als Pioniereisenbahn gebaut. Nach der Wende konnte sich die nunmehrige Parkbahn mit einer Ausweitung des Veranstaltungsprogrammes am Freizeitmarkt behaupten. Einen festen Platz haben zum Beispiel die Feldbahn- und die Gartenbahntreffen. In der Festwoche gab es Angebote für fast alle Ansprüche, so zum Beispiel einen Kindertag, ein Konzert mit den Lords und eine Fahrzeugparade. Trotz zurückgehender Kinderzahlen hat die Parkeisenbahn Chemnitz mit dem Nachwuchs keine Sorgen.



Prominenter Gast war der „Adler" von der Parkeisenbahn Görlitz, der am 7. Juni 2004 per Tieflader eintraf.



***Eine neue Aufgabe fand** 1020.041 (ex E94103, AEG 1943) bei der Mittelweserbahn (MWB). Die Maschine stammt aus der Konkursmasse der Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft ESG und wurde in der ÖBB-Hauptwerkstatt in Linz aufgearbeitet. Die MWB setzt ihre neue 1020 als Schiebelok auf der Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken ein.*

Seiend ehrgeizig von seinen Selbst



Dr. Karlheinz Haucke

Also, eigentlich wollte ich ja nur mal überprüfen, ob Thomas Edmondson nun so oder doch Edmonson ohne zweites D hieß, bei der uneinheitlichen Schreibweise auch noch des 19. Jahrhunderts durchaus diskussionsfähig.

Da mittlerweile dank des Internets selbst Lexika allmählich aus der Mode kommen, bemühte ich ersteres und stieß dabei auch auf mehrere englischsprachige Seiten über den Erfinder des Fahrkartendruckers und der Nummerierungsmaschine. Hätte ich's dabei belassen, die Namensschreibweise mit zweitem D einfach nur zur Kenntnis zu nehmen, wären mir ungeahnte Wissenserweiterungen glatt entgangen. So aber führte das Anklicken des Serviceangebots „diese Seite übersetzen" zu völlig neuen Einsichten.

Oder hätten Sie auf Anhieb gewusst, dass Edmondsons Erfindung „mit einem System der Fahrpreisansammlung in der Entwicklung der Gleise voranging"? Und seine handwerklichen Fertigkeiten bewies der rührige Mann schon in jungen Jahren, „indem er Schrank-bildende Werkzeuge verbesserte". Damit nicht genug: „Seiend ehrgeizig, verließ er Lancaster, um ein Schrank-bildendes Unternehmen von seinen Selbst in Carlisle mit einem Gefährten Quaker zu gründen."

Aha, da wundert auch dies nicht mehr: „Nach dem Ausgangserfolg des neuen Systems stellte Edmondson seinen Sohn John und seinen Bruder Joseph im Geschäft her..."

Allmählich schwant mir, wie manch eingedeutschte Bedienungsanleitung zustande kommt!

BAHNWELT AKTUELL

— SCHLESWIG-HOLSTEIN —

Flex zur DB AG



Foto: Brüggemann

Die unendliche Geschichte Flensburg-Express: In drei Jahren versuchten sich drei Anbieter auf der Strecke!

● Um den Flensburg-Express zwischen Hamburg und Padborg wurde viel Porzellan zerschlagen. Da musste zunächst die ursprüngliche FLEX-GmbH Insolvenz anmelden. Connex sprang ein, übernahm den Zug und stellte dafür den „InterConnex 3" zwischen Köln und Rostock ein. Die Leistung zwischen der Hansestadt und der dänischen Grenze musste dennoch neu ausgeschrieben werden. Während der Ausschreibung kursierten viele Gerüchte: Da sollte zunächst die AKN den Zuschlag bekommen. Ein Großteil der AKN-Aktien ist in Besitz der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, doch die AKN wollte mit Triebwagen fahren. Bahnchef Mehdorn besuchte selbst die Ministerpräsidentin Heide Simonis. Etwa zeitgleich zog die DB AG ihren Konzernbevollmächtigten Reiner Latsch aus Schleswig-Holstein ab. Im Kieler Landtag kam es zu einem Eklat, um den Zug. Am 10. Juni 2004 teilte die Bahn dann stolz mit, dass die Entscheidung gefallen sei, die Strecke von Hamburg nach Padborg wird ab Dezember 2005 wieder von ihr gefahren. Gleichzeitig bekam sie auch wieder einen neuen Konzernbevollmächtigten, Norbert Hinrichs. Bei der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), dem heutigen Betreiber des Flensburg-Expresses hielt man sich mit Kommentaren zurück. Dirk Pohlmann von der DB AG erklärte, dass die Bahn mit Loks der Baureihe 112, ehemaligen Inter-Regio-Wagen Aimz- und Bimz-Wagen, sowie einstigen Reichsbahn-Steuerwagen fahren möchte. Dem „FLEX" fehlten bisher Steuerwagen. Auch einen kompletten Ersatzzug will die DB AG vorhalten. Zum geplanten Catering im Zug konnte Pohlmann noch keine Einzelheiten nennen. Weiter erläuterte er, dass die ehemaligen Inter-Regio-Wagen über Scheibenbremsen verfügen. Die lauten Klotzbremsen der Connex-Wagen führten häufig zu starken Lärmbelästigungen. Die Bahn will die Inter-Regio-Wagen noch im Design der Regionalbahn Schleswig-Holstein aufarbeiten, mit neuen Sitzbezügen in den Abteilen und Großräumen. Neun Jahre soll die Bahn fahren, bis erneut ausgeschrieben wird. Am Fahrplan wird sich wohl nicht viel ändern. Insgesamt hatten sich vier Bahnen um die Verbindung beworben, darunter auch die Hamburger Hochbahn und die NOB. Die vorübergehend eingesetzten ÖBB-Dispoloks haben die NOB wieder verlassen und als Ersatz kamen die Loks ES 64 U2-034, 035 und 095.



Foto: Neumann

Mit Dampfzugsonderfahrten *vom 15. bis 20. Mai 2004 feierte die Prignitzer Museumseisenbahn „Pollo" die Inbetriebnahme des 3,8 Kilometer langen Streckenabschnitts Brünkendorf – Vettin. Bis zum geplanten Endpunkt Lindenberg fehlen jetzt noch 1,2 Kilometer Gleis.*

ZWISCHENHALT

Künftig kann man in Zügen beim Zugbegleiter gelöste Fahrkarten nicht mehr mit der EC-Karte bezahlen. Als Grund gab die DB AG eine erhebliche Anzahl von Missbräuchen an, die zu einem Millionenschaden geführt hätten.

Nordrhein-Westfalen hat sein ÖPNV-Gesetz novelliert. Nunmehr werden konkrete Qualitätsanforderungen und Sanktionen bei Nichterfüllung verlangt.

Zwischen Dresden und Bad Schandau beginnen am 26. Juli 2004 Sanierungsarbeiten auf der Elbtalstrecke. Sie haben erhebliche Einschnitte im S-Bahn- und Eurocity-Verkehr nach Tschechien zur Folge.

Die Weißeritztalbahn kann wieder aufgebaut werden: Sachsen erhält 340 Millionen Euro aus dem Fluthilfe-Fonds des Bundes. Davon soll die Schmalspurbahn zehn Millionen Euro erhalten.

Die Bundesregierung will ein zweites Gutachten zum Börsengang der DB für die Variante „ohne Netz". Das erste Gutachten hatte diese Möglichkeit nicht untersucht.

Railion Danmark, seit 2001 dänischer Ableger der Railion-Gruppe, steckt tief in den roten Zahlen: 112 Millionen Kronen (15 Millionen Euro) Verlust fuhr das Unternehmen 2003 ein. Im Jahr zuvor waren es noch 6 Millionen Euro Minus.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) stellte am 19. Mai 2004 seine neue, 80-seitige Studie „Bahn21" für mehr Verkehr auf der Schiene vor. Sie kann unter www.vcd.org heruntergeladen werden.

Der „BahnBeirat", ein Expertengremium, aus Wissenschaft und Wirtschaft empfahl am 15. Juni 2004 den integrierten Börsengang der DB AG im Jahr 2006.

Am ersten Buchungstag für die neuen Sommer-Spezial-Tarife der DB AG hat der Ansturm zu einem Zusammenbruch des Internet-Buchungssystems geführt. Die Bahn bietet für die Zeit vom 1. Juli bis zum

PRIVATE BAHN

Insolvenzvirus greift um sich

● Die derzeit auf dem deutschen Bahnmarkt um sich greifende Insolvenzwelle hat ein weiteres Eisenbahnunternehmen erfasst: Am 4. Juni 2004 musste die EBM-Cargo GmbH & Co KG mit Sitz in Overath beim zuständigen Amtsgericht Gummersbach Antrag auf Insolvenz stellen. Grund sind offene Forderungen in Millionenhöhe. Zu den größten Gläubigern der EBM-Cargo gehört DB Energie. Vorläufiger Insolvenzverwalter ist Dr. Andreas Ringstmeier aus Köln. Über den bergisch-märkischen Raum hinaus bekannt wurde die überwiegend mit V 100 (Ost) und V 180 fahrende EBM-Cargo unter anderem durch die in Kooperation mit Railion gefahrenen Güterverkehrsleistungen in der Eifel sowie jüngst durch die Beteiligung am ECCO-Cargo-Netzwerk. Bislang hat die Insolvenz wenig Auswirkungen auf ECCO-Cargo. Die Güterverkehrsleistungen in der Eifel erbringt Railion nach anfänglichen Umstellungsschwierigkeiten vorerst selbst.


Foto: Ranger

***Rechtzeitig zum Saisonauftakt** konnte die Härtsfeld-Museumsbahn ihren historischen Triebwagenanhänger 101 wieder in Betrieb nehmen. Anlässlich des Tages des offenen Lokschuppens an Christi Himmelfahrt (20. Mai 2004) wurde der Wagen mit seinen bequemen Polstersitzen und den großen Panoramascheiben der Öffentlichkeit vorgestellt.*

ÖSTERREICH

150 Jahre Semmeringbahn

● Zwischen den Bahnhöfen Gloggnitz (Niederösterreich) und Mürzzuschlag (Steiermark) fand am 16. Mai 2004 die offizielle Festveranstaltung zum 150. Geburtstag der Semmeringbahn statt. ÖBB-Generaldirektor Rüdiger vom Walde konnte dazu auch die Landeshauptleute Waltraud Klasnic (Stmk.) und Erwin Pröll (NÖ) begrüßen. Erstmals präsentiert wurde bei dieser Gelegenheit die neue Semmering-Jubiläumslok 1116.200. Auf einigen Teilabschnitten der Semmeringbahn gab es Parallelfahrten von Sonderzügen mit der 1116.200 und der Dampflok 52.4984.


Foto: Haslebner

Die von Schulkindern in einem Malwettbewerb gestaltete 1116.200 steht am 16. Mai 2004 in Gloggnitz.

31. August ein Ticket an, mit dem jeder Reisende für 29 Euro innerhalb Deutschlands beliebig weit reisen kann, sofern er spätestens drei Tage vor der Reise bucht und sich auf eine Zugverbindung festlegt.

***Die Railion Deutschland AG** hat 95 Prozent der privaten italienischen Bahngesellschaft Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM) übernommen.*

***In Karlsruhe** wurde am 12. Juni 2004 eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet: Von Durlach führt sie in den Stadtteil Wolfartsweier.*

***In Bern haben** die Bürger mit knapper Mehrheit die Kredite für den Ausbau der Tram verweigert. Damit kann auch das autofrei-geplante Neubauviertel Bern-West nicht verwirklicht werden. Die Tramgegner führten vor allem die ihrer Ansicht nach überflüssigen Kosten ins Feld und bremsten damit erfolgreich die ehrgeizigen Ausbaupläne.*

THÜRINGEN

Itino im Probeeinsatz

● Die Erfurter Industriebahn (EIB) möchte mit dem Itino, der seit 8. Juni 2004 zwischen Ilmenau und Erfurt beziehungsweise Apolda erste Erpobungsfahrten unternimmt, künftig Doppeltraktionen von Regioshuttle RS1 vermeiden. Allerdings musste die EIB für den VT201, einst Bombardier-Prototyp, einige Einschränkungen des Eisenbahnbundesamtes hinnehmen. Dazu zählen neben der Pflicht zum Einsatz von Zugbegleitern auch die auf 120 km/h reduzierte Höchstgeschwindigkeit. Konstruktiv vorgesehen waren 160 km/h.



Foto: Oswald

Der neue Itino von Bombardier verläßt Ilmenau.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Saßmann

***Nach zahlreichen** Bremsprobefahrten mit den neuen TALENT-Garnituren erteilte die Behörde endlich nach einer Polizeiprobefahrt am 1. Juni 2004 die Zulassung für die dreiteilige ET-Reihe 4023 der ÖBB. Allerdings vorläufig nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h anstelle der vertraglich festgelegten 140 km/h! 4023.008 verlässt gerade den Bahnhof Parndorf in Richtung Zurndorf (Ostbahn/KBS 700).*



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Bösherz

In der Umgebung Berlins gibt es überraschende Eisenbahn- und Straßenbahn-Schätze zu entdecken. Manche heutige Straßenbahnlinie blickt auf eine Kleinbahn-Vergangenheit zurück. Zu DDR-Zeiten war Improvisation gefragt; so wurde das gezeigte Fahrzeug auf Basis eines älteren Triebwagens im Jahre 1966 in der Hauptwerkstatt der gesuchten Strecke selbst gebaut. Auch heute muss der Betrieb mit gebrauchten, wenn auch überarbeiteten Fahrzeugen auskommen. So sind meterspurige KT4D- und Duewag-Wagen im Regeleinsatz. Wie heißt die gesuchte Bahn?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2004 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer Video-Kassette aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „5 (3 für die NS, 2 für die SBB)". Die Gewinner sind: Grezen, J., NL-2026 VL Haarlem; Bitter, Wilfried, 45468 Mülheim/Ruhr; Arndt, Günther, 34123 Kassel; Buricke, Heinz, 09130 Chemnitz; Mann, Michael, 63743 Aschaffenburg; Veen-Aertsen, Loeki, NL-7943 RW Meppel; Lange, Ingrid, 01665 Klipphausen; Riedi, Daniel, CH-7000 Chur; Ruf, Gerd, 76149 Karlsruhe; Rieckemann, Matthias, 08321 Zschorlau; von Zedlitz, Gudrun, 87600 Kaufbeuren; Munzert, Rick, 09119 Chemnitz; Müller, Anna-Maria, 31141 Hildesheim; Donker, Karel, NL-7676 EE Westerhaar; Kliemt, Christopher, 40545 Düsseldorf; Rottmann, Dietmar, 58840 Plettenberg; Hausstetter, Andreas, 85646 Anzing; Rokohl, Steffen, 06484 Quedlinburg; Dietz, Peter, 65207 Wiesbaden; Rätz, Werner, CH-3367 Thöringen

SCHWEIZ

Volldampf am Gotthard

● Am 21. Mai 2004 startete die historische Elektrolok Ae 3/6 II 10439 mit einem Fünf-Wagenzug nach Arth Goldau, während eine andere Reiseschar sich in einem historischen Drei-Wagenzug von der Be 4/6 12320 dorthin bringen liess. Der Grund: Das Schmuckstück der Sammlung von SBB Historic, die A 3/5 705, wurde gerade eben 100 Jahre alt. Zur großen Fahrt über den Gotthard half die ebenso formschöne B 3/4 1367 tatkräftig mit. Ab Arth Goldau zogen die beiden Dampfloks den vereinten Zug nach Erstfeld, wobei die Elektroloks durch die Tunnel am Vierwaldstättersee Vorspann leisteten. Ab Erstfeld trat zusätzlich das Krokodil Ce 6/8 II 14253 in Aktion und übernahm drei Wagen des Dampfzuges für eine partielle Parallelfahrt mit dem Dampfzug bis Göschenen. Von hier zog das Krokodil den wiedervereinigten Zug durch den Gotthard-Tunnel. Ab Airolo wurde eine Re 4/4 II als Bremslok am Zugschluss eingereiht. Das Krokodil fuhr von Airolo als Lokzug nach Bellinzona, um dort die beiden Dampfloks für die Weiterfahrt nach Chiasso abzulösen. Regnete es am Freitag teilweise in Strömen, zeigte der Wettergott für die Rückfahrt am 22. Mai 2004 wenigstens auf der Alpensüdseite Erbarmen mit dem Reisepublikum sowie den zahlreich ausgerückten Fotografen und Zaungästen.

Die beiden Dampfloks A 3/5 705 und B 3/4 1367 überqueren den Stalvedro-Viadukt kurz vor Airolo.



Foto: Armin Schmutz

DER SCHWELLENLEGER

Ost-Algie und West-Allergie

Schwelgen wir zunächst in ersterem. Es ist erst 15 Jahre her, als es in einer Gesprächsrunde in der Reichsbahndirektion Dresden um die Frage ging: „Hätten wir nur die Bundesbahn hier, was könnten wir alles machen?" Voller Bewunderung schauten gestandene Reichsbahner über den – noch – undurchdringlichen Grenzzaun und träumten von goldenen DB-Zeiten. Großes Entsetzen entstand, als der Westbesuch nur lapidar anmerkte: „Seid froh, dass von der West-Eisenbahnmentalität nichts über den Eisernen Vorhang geschwappt ist. Seid stolz darauf, was die Reichsbahner unter den gegebenen Bedingungen aufgebaut haben und trotz täglichen Mangels nachwievor auf die Beine stellen". Kaum einer nahm diese warnenden Worte ernst. Der Rest der Geschichte ist hinlänglich bekannt und viele der damals anwesenden Eisenbahner, die ihr Handwerk in der Regel von der Pike auf gelernt hatten, wurden in den „wohlverdienten" Vorruhestand geschickt. Wie so vieles aus rund 40 Jahren DDR-Reichsbahn. Manchem muss man nicht unbedingt nachtrauern, manch Nützliches hat die „neue Bundesbahn" (die DB AG gehört zu 100 Prozent dem Bund) einfach stillschweigend einverleibt wie die so erfolgreiche Baureihe 143. Nachtrauern muss man aber dem gesunden Menschenverstand, der bei der DDR-Reichsbahn meist über der Bürokratie stand. Dieses Phänomen ist bei der heutigen DB AG fast vollständig unter die Räder geraten. Wobei wir bei der West-Allergie angekommen wären, die inzwischen viele Mitbürger in den neuen Bundesländern befallen hat. Sehr oft ist sie unberechtigt, gefühlt und weniger an der reellen Situation orientiert. Ab und zu hat sie aber auch ihre Berechtigung – vor allem im Hinblick auf die DB AG. Jüngstes Beispiel ist der kafkaöse Umgang des Unternehmens Zukunft mit den Diesel-ICE, die zum Symbol einer ultramodernen Sachsenmagistrale hochstilisiert worden waren. Die Leidensgeschichte wurde – auch im MEB – ausführlich gewürdigt. Ein kleines Detail, jüngst auf der bayerisch-sächischen Verbindung Hof – Chemnitz geschehen, ist allerdings nicht einmal mehr von einem ungesunden Menschenverstand aufzunehmen. Und jeder ehemalige Reichsbahner muss sich sogar wie im Irrenhaus vorkommen. Da beschließen die hohen Herren in Berlin, die beiden unbeschädigt gebliebenen Wagen des verunglückten 605009/605 509 verschrotten zu lassen. Schon das klingt befremdlich, denn ein potentieller Käufer der ICE-TD-Flotte kann ebenfalls Ersatzteilspender beziehungsweise Reservewagen gebrauchen. Dass die beiden Wagen dann aber mit einem Spezialtransporter über die Autobahn transportiert werden, erübrigt eigentlich jeden Kommentar. Der Westbürger kann da nur noch den Kopf schütteln, wobei das Image der DB AG sowieso schon weitgehend ruiniert ist. In den neuen Bundesländern sorgen solche Aktionen für weitere West-Allergiefälle. Dabei ist vielen 612-geplagten Fahrgästen auf der Sachsenmagistrale nicht einmal bekannt, dass die minimale Unterhaltung der betriebsfähigen ICE-TD die Bahn monatlich 80000 Euro kostet. Alles in allem der blanke Wahnsinn, der aus Eichels leerem Steuersäckel bezahlt werden muss. Denn schließlich ist die DB AG kaum etwas anderes als die einstmals im Osten so bewunderte Bundesbahn. Auch die gehörte zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland.



Foto: Mathias Rausch

Mit hohem Aufwand war der Abtransport verbunden.

ÖSTERREICH

100 Jahre Stubaitalbahn

● Vor 100 Jahren, am 31. Juli 1904, wurde in Tirol die meterspurige Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes feierlich eingeweiht. Einen Tag später, am 1. August, wurde der fahrplanmäßige Personenverkehr aufgenommen. Als erste Eisenbahn der Welt wurde sie damals mit Einphasen-Wechselstrom mit 50 Hertz und 2500 Volt elektrifiziert. Die Fahrtdrahtspannung wurde 1926 auf 3000 Volt erhöht. Am 2. Juli 1983 erfolgte die Umstellung auf Gleichstrombetrieb, verbunden mit dem Einsatz von modernisierten Duewag-Straßenbahnfahrzeugen, die aus Hagen gebraucht beschafft wurden. Seitdem können die Züge der Stubaitalbahn auch das Netz der Innsbrucker Straßenbahn befahren. Heute, nach der Fusion mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben (IVB), ist die Stubaitalbahn voll in das Innsbrucker Verkehrssystem integriert. Das 100-jährige Bestehen wird am 21. und 22. August 2004 in Zusammenarbeit zwischen IVB und Tiroler Museums-Bahnen (TMB) entlang der Strecke groß gefeiert. Am Samstag und Sonntag werden mehrere Sonderzüge auf der kurvenreichen Gebirgsstrecke unterwegs sein. Von der Innenstadt werden Zubringerzüge mit historischen Triebwagen der TMB zum Stubaitalbahnhof verkehren. Am Samstag wird in Fulpmes eine Fahrzeugschau mit Oberbau- und anderen Dienstfahrzeugen stattfinden. Ein attraktives Rahmenprogramm an verschiedenen Orten vervollständigt das Fest.


Foto: Hruza

Innsbruck Stubaitalbahnhof am 12. Juni 1983: Der Tw 4 der Stubaitalbahn nach Fulpmes steht kurz vor seinem und dem Ende des Wechselstrombetriebs.

BAHNWELT AKTUELL

— BADEN-WÜRTTEMBERG —

VS 97 605 wieder im Einsatz

● Der Verein Schwäbische Alb-Bahn setzt in dieser Saison vom 6. Juni bis 17. Oktober 2004 an jedem Sonn- und Feiertag einen zusätzlichen Zug neben dem „Ulmer Spatz" der Schienenbusfreunde Ulm auf der „Schwäbischen Alb-Bahn" Schelklingen – Kleinengstingen ein. Mit diesen von der Landesnahverkehrsgesellschaft bestellten Leistungen wird die Anbindung aus Richtung Ulm verbessert. Die zusätzliche Garnitur ist bei der Eisenbahnbetriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb (NeSA) eingestellt. Das Besondere ist, dass neben dem 796 625 der „IG 796 625 e. V." erstmals wieder der Steuerwagen VS 97605 der „Freunde der Zahnradbahn Honau – Lichtenstein" (ZHL) zum Einsatz kommt. Der VS 97 ist das derzeit einzige betriebsfähige Fahrzeug der ehemaligen Zahnradbahn und darf wieder auf seiner alten Stammstrecke fahren.

TOP UND FLOP



TOP: DB AG bekennt sich zum Nachwuchs

Im Rahmen des Ausbildungspaktes zwischen Bundesregierung und Industrie geht die DB AG mit gutem Beispiel voran. Die Zahl der Ausbildungsplätze im Konzern wurde um rund 15 Prozent erhöht. Die Bahn, die einer der größten Ausbildungbetriebe im ganzen Land ist, bildet weit über ihrem Bedarf aus und nimmt so ihre gesellschaftspolitische Verantwortung wahr. Außerdem bietet sie 75 bedingt ausbildungsfähigen Jugendlichen ein einjähriges Praktikum.



FLOP: Ablösung verschoben



Foto: Endisch

Nur ein kurzes Gastspiel gaben am 13. und 14. Juni 2004 die Mehrsystemloks 189 011 und 189 040, die in Zukunft die Baureihe 171 ablösen sollen, auf der Rübelandbahn. Wie geplant trafen die beiden E-Loks am 13. Juni im Schlepp einer Diesellok der Baureihe 232 in Blankenburg ein. Allerdings konnten die beiden Maschinen nicht wie vorgesehen für Schulungsfahrten eingesetzt werden, da die Computer der Loks mit der falschen Software ausgerüstet waren. So rollten die beiden 189 nach nur 24 Stunden am Zughaken einer Ludmilla wieder nach Magdeburg-Rothensee zurück.

— SCHWEIZ —

Depotfest

● Am Wochenende vom 5./6. Juni 2004 wurden im Rahmen des Oltener Depotfestes einmalige historische Fahrzeuge der Stiftung „SBB Historic" präsentiert. Die Auswahl reichte von verschiedenen Personenwagen über die Elektrolok „Marianne", diese Lokomotive war die weltweit erste Maschine mit Behn-Eschenburg-Reihenschluss-Wechselstrommotoren, der Versuchslinie Seebach – Wettingen aus dem Jahre 1905, bis hin zum Prototypen der Bm 4/4 II 1845 (ex Am 4/4 1001). Sternfahrten mit historischem Rollmaterial bereicherten die Veranstaltung. Aus Balsthal dampfte die SCB-Mallet-Dampflok Ed 2x2/2 196 nach Olten, aus Rapperswil rollten das Krokodil Be 6/8 13302 und aus Brugg die Ae 4/7 11026 mit historischen Zugkompositionen an. Zur Freude der Festbesucher konnten an diesem Wochenende die musealen Fahrzeuge nicht nur in den Museumshallen bestaunt werden, sondern in einer lockeren Aufstellung im Freien und zum Teil sogar in Betrieb.



Foto: Klarer

Die Bestellung im Jahr 1937 lautete ursprünglich auf zwei Diesel-Gepäcktriebwagen. Während der Konstruktion auftretende Schwierigkeiten führten zur Änderung des Auftrages für zwei Lokomotiven (Am 4/4 1001-1002). Kurz vor Eröffnung der Landesausstellung 1939 wurde die erste Maschine, Am 4/4 1001, ausgeliefert. Es wurden keine weiteren Loks gebaut, trotzdem wurden verschiedene Baugruppen wegweisend für nachfolgende Fahrzeugserien. Heute ist die Lok im Besitz von SBB Historic und betriebsfähig.



Foto: Saßmann

Das Eisenbahnmuseum *in Strasshof präsentierte am 18. April und vom 10. bis 13. Juni 2004 die hauptausgebesserte Südbahn-Schnellzuglok 109.13 (später BBÖ 209.13 beziehungsweise DRB/ÖBB 38.4101). Gerade rechtzeitig zum Semmeringbahnjubiläum wurde die 1912 von der Lokfabrik Wiener Neustadt gelieferte 2'C h2 Lok fertiggestellt, um am 20. Juni gemeinsam mit der 629.01 (DRB/ÖBB 77.66) den Festsonderzug zur Eröffnung des Museums in Mürzzuschlag zu bespannen.*



Foto: Daase

Bergen auf Rügen: 250005 *ist eine von drei neuen Maschinen der ITL aus Dresden. Mit einem Split-Ganzzug am Haken (Gesamtgewicht 2500t, davon 1420t Split) kam sie am 3. Juni 2004 erstmals auf die Ostseeinsel. Die Splitmenge entspricht der Hälfte des Jahresbedarfs für die Straßen der Insel.*

ROLA

Stilles Aus nach 10 Jahren



Foto: Klaus Habermann

Die letzte Rola verläßt Dresden in Richtung Lovosice, Tschechien. An einer Lösung für den unbegleiteten, kombinierten Verkehr wird derzeit gearbeitet.

● Am 19. Juni 2004 endete still und ohne jedes Aufsehen der Betrieb auf der „Rollenden Landstraße" (RoLa) zwischen der sächsischen Landeshauptstadt Dresden und dem tschechischen Lovosice. Die RoLa wurde im September 1994 eingerichtet, um den Lkw-Transitverkehr auf der stark befahrenen E55 über den Erzgebirgskamm bei Zinnwald zu entlasten. Jährlich zahlte Sachsen zirka fünf und Tschechien 2,5 Millionen Euro Zuschuss. Nach dem EU-Beitritt Tschechiens und den wesentlich vereinfachten Grenzpassagen in Zinnwald waren selten mehr als drei Lkw auf der Wagenschlange zu sehen. Die letzte RoLa brachte zwei Lkw nach Tschechien; die letzte RoLa der Gegenrichtung kam leer in Dresden-Friedrichstadt an. Auch wenn dieser Huckepack-Verkehr nur die Spitze des Lkw-Berges abschnitt, war er eine der besten verkehrspolitischen Ideen des Freistaates.



Foto: Jugelt

BAHNWELT AKTUELL

BADEN-WÜRTTEMBERG

Neue Triebzüge


Foto: Reinmuth

Die 425.3 werden zwischen Stuttgart und Singen im Einmannbetrieb verkehren. Ein Nachlösen im Zug ist nicht mehr möglich.

● In Zukunft werden Triebzüge der Siemens/Bombardier-Baureihe 425.3 den Regionalverkehr auf der so genannten Gäubahn von Stuttgart nach Singen übernehmen. Am 8. Juni 2004 wurden in Stuttgart 13 Tw vom Hersteller-Konsortium offiziell an DB Regio übergeben. Die Fahrzeuge der neuen Unterbaureihe unterscheiden sich von ihren Vorgängern vor allem durch die neue Bestuhlung mit Komfortsitzen. Die 425.3 werden in zwei Etappen die bisher lokbespannten Züge ersetzen. Ab dem 13. Juni wird bis Rottweil mit dem neuen Wagenmaterial gefahren und ab 12. September verkehren die 425.3 durchgehend bis Singen. Von den neuen spurtstarken Tw verspricht man sich bei DB Regio eine Steigerung der Pünktlichkeit. Geplant ist auch, die Züge zu einem späteren Zeitpunkt in Eutingen im Gäu zu flügeln und nach Freudenstadt zu führen.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Besondere Aufgaben

● 80 039 der Museumsbahn Hamm absolvierte einige Sondereinsätze. Am 18. und 19. Mai 2004 war die Lok für Filmaufnahmen des WDR auf der Hafenbahn in Hamm, die in diesem Jahr ihr 90-jähriges Bestehen feiert, unterwegs. An Himmelfahrt schließlich machte 80 039 mit einem Museumszug Pendelfahrten auf der Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn zwischen dem Bahnhof Bockum-Hövel und dem Kleinbahnhof Stockum bei Werne. Diese Fahrten fanden im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100-Jährigen der Inbetriebnahme der Strecke Werne – Bockum – Hövel statt. Ursprünglich war sie als reine Übergabestrecke von der Zeche Werne nach Bockum-Hövel zur Staatsbahnstrecke Hamm – Münster vorgesehen, kurze Zeit später wurde auch ein öffentlicher Personenverkehr eingerichtet.


Foto: Meinold

Am 18. Mai zog 80 039 zunächst Selbstentladewagen von der Zeche Heinrich Robert zum Hafen. Einen Tag später wurden Übergaben für Mannesmann-Hoesch-Präzisionsrohr (MHP) gefahren.


Foto: Maucher

Ein kroatischer Regioswinger verlässt am 13. Mai 2004 den Bahnhof Hennigsdorf zu einer Probefahrt. Kroatien erhält von Bombardier die acht letztgebauten Triebzüge der Baureihe VT 612, die von der DB AG nicht mehr abgenommen wurden. Sie sind bis auf Lackierung und Beschriftungen nahezu baugleich zur DB-Ausführung.

SCHWEIZ

100 Jahre MOB


Foto: Armin Schmutz

Die historischen Tw der MOB lockten etwa 5000 Gäste ins Saanenland: Der De 4/4 28 war nur einer von zahlreichen Paradeteilnehmern.

● Die Montreux-Oberland-Bernois Bahn (MOB) feierte am 29. Mai 2004 den 100. Geburtstag des Streckenschlusses zwischen Montreux und Zweisimmen. Anlässlich dieses Abschlusses der 100-Jahr-Feierlichkeiten, die im Jahr 2001 begannen, als man die Inbetriebnahme der ersten Streckenteile 100 Jahre zuvor mit der Einweihung des neuen „GoldenPass"-Centers in Montreux beging, feierte man nun mit Bahnhofsfesten an mehreren Orten unter anderem in Gstaad, Saanenmöser und Rougemont. Höhepunkte waren die Übergabe des ersten von vier neuen Triebwagen, der zu großen Teilen in den MOB-Werkstätten in Chernex auf Basis des früheren Be 4/4 5003 entstand. Die große Fahrzeugparade mit vielen historischen MOB-Fahrzeugen am Nachmittag lockte zahlreiche Eisenbahnparazzi an die Strecke zwischen Rougement und Saanenmöser.

Vom ehemaligen Be 4/4 5003 ist nach dem Totalumbau äußerlich nichts mehr zu erkennen.


Foto: Alkofer

– NORDRHEIN-WESTFALEN –

Anschluss an Flughafen

● Am 13. Juni 2004 wurden die neue Flughafenanbindung und der Flughafenbahnhof Köln-Bonn planmäßig in Betrieb genommen. Mittels einer rund 15 Kilometer langen Schleife über Gremberghoven und Porz-Wahn besteht Anschluss an die Neubaustrecke Köln – Franfurt und die Strecke Köln – Troisdorf. Damit ist der Airport Köln-Bonn bereits der neunte Flughafen in Deutschland mit Bahnanschluss. Die Flughafenschleife ist Teil des Bundestagsbeschlusses aus dem Jahr 1994, der den Verlust des Parlaments- und Regierungssitzes in Bonn angemessen ausgleichen sollte. Mit seiner zentralen Lage direkt am Terminal 2 ermöglicht der neue viergleisige Bahnhof einen bequemen Wechsel zwischen Schiene und Luftverkehr. Die Station liegt 18 Meter unter der Oberfläche. Rund ein Drittel der Strecke zum Flughafen verläuft unterirdisch. Das Naturschutzgebiet Wahner Heide und das Flughafengelände werden im 4210 Meter langen Flughafentunnel unterquert. Insgesamt wurden in das Projekt 520 Millionen Euro investiert. Bedient wird der Flughafenbahnhof von bis zu 174 Zügen täglich. Im Nahverkehr ist der Flughafen im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) an die neue S-Bahn-Linie S13 Köln Hbf – Troisdorf sowie die Regionalexpress-Linie RE 8 Mönchengladbach – Köln – Koblenz angebunden. DB Regio setzt Tw der Baureihen ET 423 (S 13) und ET 425 (RE 8) ein. Die Fahrzeit von Köln Hbf zum Flughafen beträgt 15 Minuten. Die bisherige Schnellbuslinie 170 (Köln – Flughafen Köln-Bonn) wurde eingestellt. Vervollständigt wird das Angebot durch die Anbindung des Flughafens an die ICE-Linie 10 (Berlin – Köln), die seit dem 13. Juni 2004 am Flughafen endet beziehungsweise beginnt.

ZEITREISE



Die WEG-Werkstatt für die Strecke Amstetten – Laichingen war stets in Laichingen. Anfang der 1980er-Jahre wurde noch ein neuer, modern ausgestatteter Bau errichtet.

Erst modernisert und dann doch stillgelegt

Bis ins Jahr 1985 fuhren die Triebwagen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) auf die Hochebene der Schwäbischen Alb von Amstetten nach Laichingen. 84 Jahre zuvor ging die knapp 20 Kilometer lange meterspurige Strecke in Betrieb. In Amstetten, Gipfelpunkt der berühmten Geislinger Steige bestand Anschluss an die Eisenbahn-Hauptachse von Stuttgart nach München. Der Verkehr von Amstetten zum Endpunkt in Laichingen war stets bescheiden. Bis Mitte der 1950er-Jahre herrschte Dampfbetrieb, bevor Dieseltriebwagen sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr, der überwiegend mit Rollböcken abgewickelt wurde, übernahmen. Anfang der 1970er-Jahre wurden einige Fahrzeuge der stillgelegten Härtsfeldbahn nach Laichingen versetzt. Die Verkehrsleistung war verhältnismäßig konstant, so dass noch Anfang der 1980er-Jahre umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt wurden. Das Ende der letzten öffentlichen Schmalspurbahn mit Güter- und Personenverkehr auf dem Festland der BRD kam dann jedoch sehr überraschend. Sinkender Verkehr und gleichzeitig reduzierte Zuschüsse machten den Betrieb unrentabel. Ein Rettungskonzept auf der Schiene scheiterte. Im August 1985 wurde der Betrieb eingestellt. Die Ulmer Eisenbahnfreunde führen seit 1990 auf dem Teilabschnitt Amstetten – Oppingen einen Museums-Eisenbahnbetrieb durch.



Auch wenn die Schienen weichen mussten, das ehemalige Werkstattgebäude ziert noch immer das Logo der WEG.

Hummel Hummel!

Drehscheibe Hamburg im Wandel der Zeiten

Das Tor zur Welt ein Nadelöhr? Die hanseatische Quadratur des Kreises hat historische Gründe, an den Hauptbahnhöfen abzulesen. →

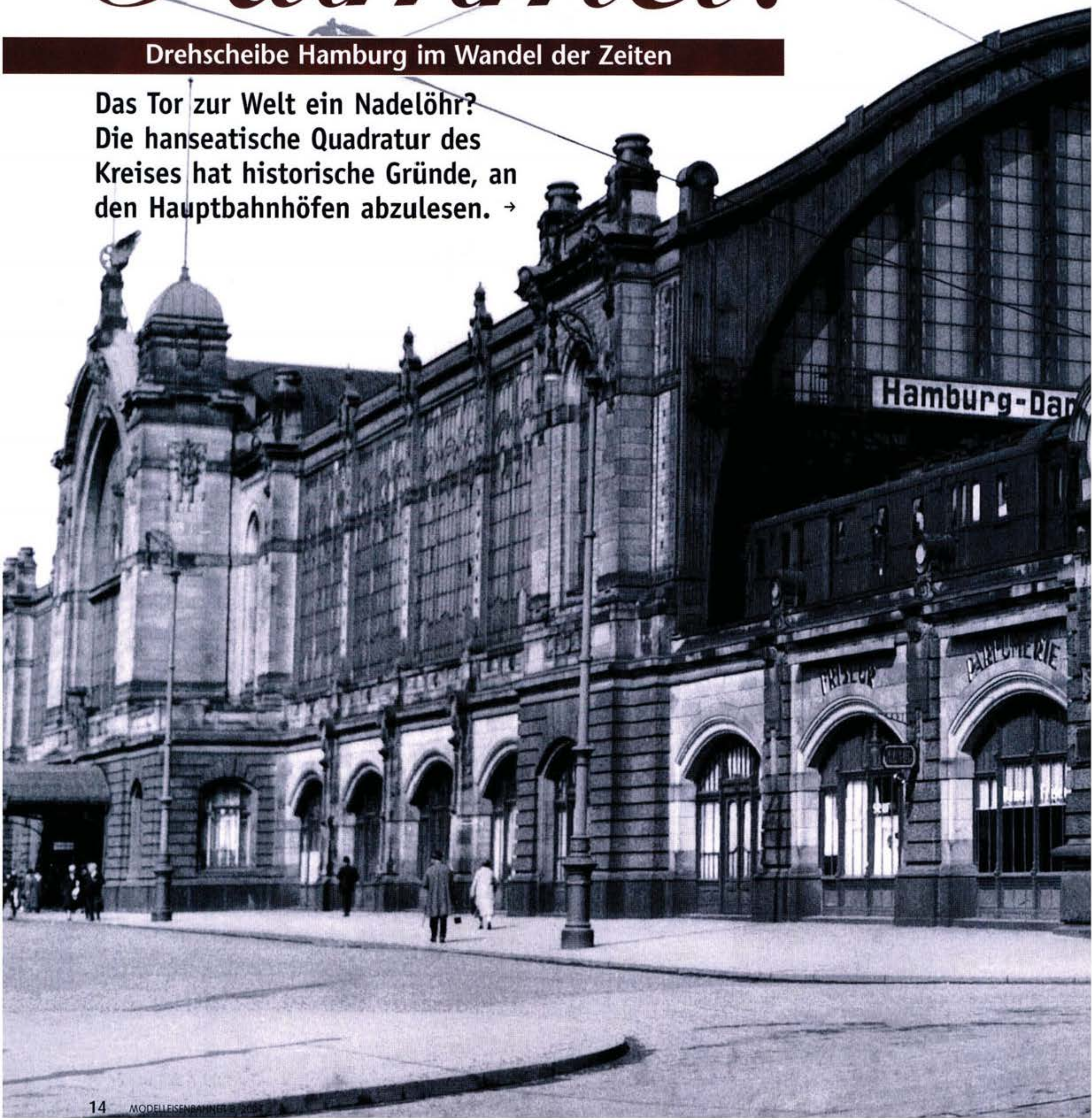


Foto: Haucke



Zweimal Dammtor, 16. September 1938 und 15. Juni 2004: Der ICE nimmt die Position der 01 019 ein, Halle und gusseiserne Brücke bilden nach wie vor ein Ensemble, doch den Blick auf die Front des Empfangsgebäudes verwehren Bäume.

Foto: Carl Bellinngrodt, Slg. Schulz

Also, eins steht fest: Mit Schuten-Karl durch Hamburg zu streifen, macht immer noch Laune. Auch wenn wir nicht, wie anno 1965 bei Toni Sheridan und Ian and the Zodiacs, im Star-Club versacken.

Obwohl Schuten-Karl, seinen richtigen Namen hat er längst vergessen, nur Wahl-Hamburger ist, kennt er die Freie und Hansestadt wie seine ausgebeulte Westentasche. Mal Dienstmann, mal Vorschoter, dann Schaffner, Schauermann, Rausschmeißer. immer Lebenskünstler und vielleicht auch gerade deshalb begeisterter Bahnfahrer.

„Moin" lautet die knappe, aber am Tonfall erkennbar herzliche Begrüßung.

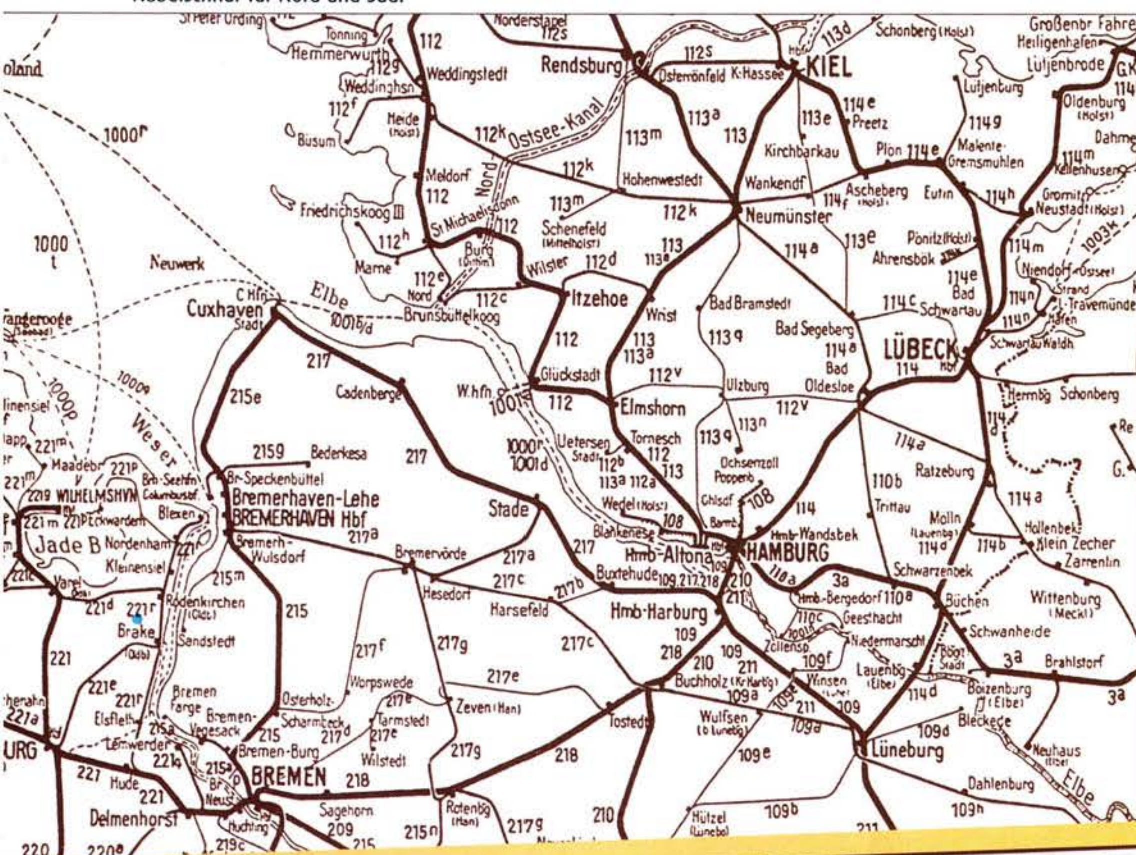
Wie, nicht „Hummel Hummel"?

„Bin ich vielleicht der Wasserträger?", kommt es bärbeißig zurück und Schuten-Karl überlegt sichtlich, ob er nun etwa auch noch klischeegerecht übern „s-pitzen S-tein s-tolpern" soll. Er entscheidet sich dagegen und wir steuern gemeinsam den Hauptbahnhof – „den Hamburger", bemerkt Schuten-Karl mit Unterton – an.

Wie eigentlich zu jeder Tag- und Nachtzeit herrscht hier auch an diesem Juni-Morgen hektischer Betrieb, wird gedrängt, gestoßen und gehastet. „Wandelhalle" steht zwar heute wieder draußen am Portal, doch der Zeitgeist ist nicht der wie vor fast 100 Jahren, von der Reisekultur mal ganz zu schweigen.

„Unser Nadelöhr", bemerkt Schuten-Karl vielsagend und verspricht für den Nachmittag einen historischen Exkurs.

Genaugenommen ist der Hamburger Hauptbahnhof, 1903 bis 1906 erbaut, mit →



Folge der deutschen Teilung: Eisenbahnknoten Hamburg die Nabelschnur für Nord und Süd.

Foto: MEB-Archiv

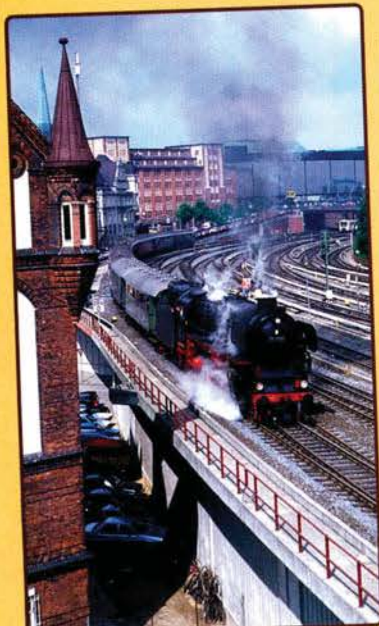

Hamburg Hbf: Am 2. Juni 1988 erinnert 011100 mit ihrem Sonderzug in der Hansestadt an die Zeit, als Dampfrösser hier den Ton angaben.

Foto: K.-F. Seitz


Hamburg Hbf um 1930: Den Verkehr auf dem Vorplatz regelt der Schutzmann auf erhöhtem Podest. Devise: Siehst du Brust und Rücken...

Hamburgs Hauptbahnhof um 1910: Als in der Wandelhalle noch Dienstmänner das Gepäck trugen, blieb selbst um 8.11 Uhr Ruhe die erste Bürgerpflicht.



Auch Altona hatte seinen Hauptbahnhof: Stolz zeigt der 1895 bis 1898 erbaute zweite Kopfbahnhof seine Stadtfront in den 20er-Jahren.



Das Wappen der Freien und Hansestadt Hamburg ziert wie schon vor 100 Jahren die Fassade des Hauptbahnhofs.

Foto: Muth



Zwei Welten begegnen sich in Hamburg Hauptbahnhof 1938: 78 496 und VT 877, der legendäre Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger".

Foto: Brüggemann



Die Landungsbrücken von St. Pauli kennt zumindest vom Hörensagen wohl jeder. Von der Hoch- zur Reeperbahn ist es nur ein Katzensprung.

Hamburg-Hauptbahnhof: Verspäteter Versuch zur Beherrschung des Verkehrs

seinen Schienenwegen in Tieflage ein Trennungsbahnhof. Im Westen dienen vier Gleise mit zwei Bahnsteigen den Zügen Richtung Bremen – Ruhrgebiet und Hannover – München. Daneben liegen zwei Durchgangsgleise ohne Bahnsteige, gefolgt von zwei Bahnsteigen mit vier Gleisen für die Züge in Richtung Lübeck – Vogelfluglinie beziehungsweise über Bergedorf nach Berlin. Der östlichste Bahnsteig in der Halle ist für die S-Bahnlinien nach Süden und Osten bestimmt.

Unter dem Bahnhofsvorplatz wurde im Zuge des S-Bahn-Ausbaus eine zweigleisige Tunnelstation eingerichtet, in der die S-Bahnlinien Richtung Westen und Nordwesten halten. Im Dreieck zwischen den vier Ferngleisen des Hauptbahnhofs Richtung Süden und denen Richtung Osten lag früher eingepfercht noch der inzwischen abgetragene Postbahnhof. Durch Änderung der Weichenstraßen kann jetzt auch von Süden auf Gleis 8 eingefahren werden. Dessen Bahnsteig wurde außerhalb der Halle weit nach Norden verlängert. So sind Übereckverbindungen mit Triebzügen ohne Rangierfahrten möglich.

„Der geplante Transrapid-Halt am Postbahnhof ist übrigens kein Thema mehr", bemerkt Schuten-Karl ohne Bedauern. Hätte dem architektonischen Ensemble sicher nicht gut getan!

Die dreischiffige Stahl-Glas-Konstruktion der Bahnsteighalle mit der beherrschenden elegant geschwungenen Spitztonne in der Mitte ist schon beeindruckend. Das auf der Nordseite quer vorgelagerte, die Gleise überbrückende Empfangsgebäude flankieren quadratische Türme. Deren Kupferhauben wie auch jene der Querhaustürmchen im Süden greifen die charakteristischen Hamburger Kirchturmbedeckungen auf.

Die Kupferhaube des Ostturms wie auch sein Querhauspendant wurden im Krieg zerstört. „Erstaunlich, dass überhaupt etwas übriggeblieben

Kaum zu glauben, aber wahr: Diese Postkartenidylle von annodazumal zeigt nicht Holland, sondern den Hochbahnhof Feldstraße in Hamburg.





Foto: Muth

In dieser Ansicht der Seitenfront wird erst so richtig deutlich, welche Ausmaße Hamburgs von 1903 bis 1906 erbauter Hauptbahnhof hat.

Foto: DB, Slg. Eggerstedt



Noch unübersehbar sind die Folgen des Zweiten Weltkriegs, als 38 1878 im April 1948 in Hasselbrook gen Hauptbahnhof unterwegs ist.

Foto: Muth



Zukunft braucht auch Vergangenheit: Nicht ohne Reiz ist der Kontrast zwischen DB-Postmoderne und Dammtor-Jugendstil.

ist", sinniert Schuten-Karl. Aus Erzählungen seiner Mutter, sie war Kinderkrankenschwester in Harburg, weiß er um die schweren Zerstörungen. Sie hatte damals die Bombardierungen und den Feuersturm von 1943, die mehr als 35000 Menschen das Leben kosteten, hautnah miterlebt.

Auch der historistische Hauptbahnhof, entworfen von den Berliner Architekten Heinrich Reinhardt und Georg Süssenguth, technisch geplant seitens der Direktion Altona, wurde schwer beschädigt.

„Kaiser Wilhelm II. persönlich verhinderte übrigens die von den Altonaern beabsichtigte Jugendstildekorierung", bemerkt Schuten-Karl süffisant, „weshalb er auch seine Berliner Baumeister in Marsch setzte."

Überhaupt sei Hamburg in Sachen Eisenbahn ehedem stets der Spielball gekrönter Häupter gewesen. Was nicht von der Hand zu weisen ist. Sieht man von der ersten Hamburger Fernbahn ab, 1842 bis zum Vorort Bergedorf geführt und wenige Jahre später bis Berlin verlängert, machten →

Foto: Ludwig Rotthowe

Hamburg Hauptbahnhof, 24. August 1968: 01 1052 läuft mit dem D 939 Köln – Aalborg auf Gleis 11 ein. In dichten Reihen warten Reisende.

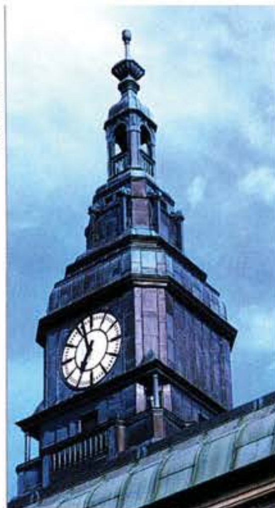


Foto: Muth

Sakrale Anregung: Das Türmchen über dem Querhaus des Hauptbahnhofs nimmt mit der Kupferhaube Bezug auf Hamburgs markante Kirchtürme.



Foto: DB, Slg. Gerd Neumann

1946 nicht nur in Hamburg typisch: Flüchtlingstransport mit 50 2353 ÜK ist an bitterkaltem Januartag im Hauptbahnhof eingetroffen.

Hamburgs Nachbarn den Hansestädtern das Leben schwer. Im Norden hatte das Königreich Dänemark 1844 vor Hamburgs Toren seine erste Bahnstrecke zwischen Altona und Kiel eröffnet, verhinderte aber hartnäckig eine Verbindung in die Hansestadt. Im Süden war das Königreich Hannover nicht im mindesten daran interessiert, den Hamburgern eine Anbindung an die 1847 eröffnete Linie Harburg – Celle mit Anschluss an die Strecke Lehrte – Hannover – Braunschweig zu gewähren.

Erst nach dem deutsch-dänischen Krieg und nach der Annektion Hannovers durch Preußen anno 1866 wurde der Eisenbahn-Brückenschlag über Norder- und Süderelbe möglich. Eine unmittelbare Folge war die so genannte Verbindungsbahn, mit der Altonas Bahnhof – „Hauptbahnhof, damals zumindest noch und für weitere sieben Jahrzehnte", brummt Schuten-Karl dazwischen – über Dammtor Anschluss ans Hansestadtgebiet bekam.

Der Haken an der Sache: Jede Strecke, die für Hamburg das Umland erschloss, hatte bis dato ihren eigenen Bahnhof und die neue Verbindungsbahn war im Stadtgebiet eher ein Hindernis als eine Erleichterung, mussten doch alle Fernzüge trambahnänlich durch die Stadt geschleust werden: Der mit Fahne und Glocke voranschreitende Wärter war längst ein Anachronismus.

Insofern war der Bau des Hauptbahnhofs mit gleichzeitiger straßenunabhängiger Neutrassierung wirklich überfällig gewesen. „Das Dumme war nur, dass die damaligen Planer einen gewaltigen Fehler machten", wirft Schuten-Karl ein.

Und der wäre?

„Der Bahnhof war praktisch von Beginn an zu klein, trotz der imposanten Ausmaße seiner 37 Meter hohen und 73 Meter breiten Mittelhalle", kommt die Antwort.

Was nicht abzustreiten ist. Nicht von ungefähr blieb bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg der alte Hannoversche Bahnhof zum Zwecke der Hauptbahnhof-Entlastung weiter in Betrieb.

Aber erst durch die deutsche Teilung und die Neuausrichtung der Verkehrsströme wurde deutlich, wie abhängig der gesamte Eisenbahnverkehr zwischen Nord und Süd vom Verkehrsknoten Hamburg war. Westlich Hamburgs fehlen Elbüberquerungen und vor dem seinerzeitigen Eisernen Vorhang gab es nur noch die we- →

Markante Spitztonne überm Engpass: Die Planer unterschätzten Wachstum





Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Die markante Bahnsteighallenspitztonne in den 30er-Jahren und 2004: Wo einst hochmoderne Wendezüge der Lübeck-Büchener Eisenbahn ihre Akzente setzten, vertritt nun unterm Fahrdraht eine Connex-Lok die Privatbahnen. Östliches Querhaus und Reiterstellwerk gibt es nicht mehr.

Oberlicht- und preußische Abteilwagen, zumeist mit Bremserhaus: Heute risse sich jede Museumsbahn um sie, die hier 1907 den Hauptbahnhof bevölkern.



War damals noch Alltag, aber für Eisenbahnfreunde bereits ein Hochgenuss: 03 135 macht unweit des Hauptbahnhofs Hamburg 1968 ordentlich Dampf.

Foto: K.-F. Seitz



Hbf-Fassadendetail: Das werksteinverkleidete Empfangsgebäude der Nordseite überbrückt den Schienengraben.

Foto: Muth

1894

Spätklassizismus: Der erste, auch schon repräsentative Bahnhof, erbaut 1866, folgte noch dem französischen Fassadenschema.

Dammtor: Hochbahnhof mit Jugendstil

Seit 1866 war Altona über die so genannte Verbindungsbahn ans Hamburger Stadtgebiet angeschlossen. 1893 begann der große Umbau der Gleisanlagen in Altona und Hamburg, dessen zentrales Element die Neutrassierung der Verbindungsbahn in Hochlage war. Im Zuge dieser Baumaßnahmen musste auch der erste Dammtor-Bahnhof mit seinem spätklassizistischen Empfangsgebäude weichen. An seine Stelle trat der 1903 eingeweihte Hochbahnhof, den die Eisenbahndirektion Altona unter anderen nach Entwürfen des Baurats Ernst Schwartz ausführen ließ. Das in gemäßigtem Jugendstil dekorierte Empfangsgebäude besteht aus zwei breit gelagerten Werksteinfassaden, über denen sich die Stahl- und Glaskonstruktion des Bahnsteighallendachs wölbt. Die Seitenfronten werden gegliedert durch querhausartige mittlere Portalvorbauten und Seitenrisalite.

Eine grundlegende Restaurierung erfolgte zunächst 1986 bis 1990 durch die Bundesbahn. Am 25. Januar 2002 wurde nach einer weiteren, diesmal zweieinhalbjährigen Instandsetzungs- und Umbauphase, die sich hauptsächlich auf die Innenarchitektur beschränkte, der viergleisige Messebahnhof offiziell eröffnet. Auch diese zweite Baumaßnahme fand bei laufendem Betrieb statt.

Für die meisten Hamburger ist Dammtor vor allem ein schöner und stilvoller Bahnhof. Wer es einrichten kann, steigt hier ein oder aus, wenn er mit der Bahn unterwegs ist. Immerhin halten hier alle, wirklich alle Personenzüge – vom ICE über IC und EC bis hinunter zu den Regionalbahnen und S-Bahnen. Zwei der insgesamt vier Gleise sind dem Fernverkehr, die beiden anderen dem Nahverkehr vorbehalten. Das ist unschlagbar übersichtlich. Und selbst wenn die Züge hier nur ein bis drei Minuten halten, geht das Ein- und Aussteigen immer noch wesentlich ruhiger vonstatten als im hektischen Hauptbahnhof. Der mag zwar weltmännischer sein, doch irgendwie liebt ihn kein Hanseat wirklich, Eisenbahn-Fans einmal ausgenommen. Nicht von ungefähr empfing Hamburg im Dammtor-Bahnhof auch stets seine Staatsgäste, als diese noch nicht mit dem Flugzeug einzuschweben pflegten. Dammtor ist und bleibt der Stadtbahnhof schlechthin, heute Hamburgs letzter seiner Art.

Die Restaurierung ist beendet, rein äußerlich zeigt sich Hamburg-Dammtor weitgehend wieder im ursprünglichen Zustand. Das Umfeld aber ändert sich.

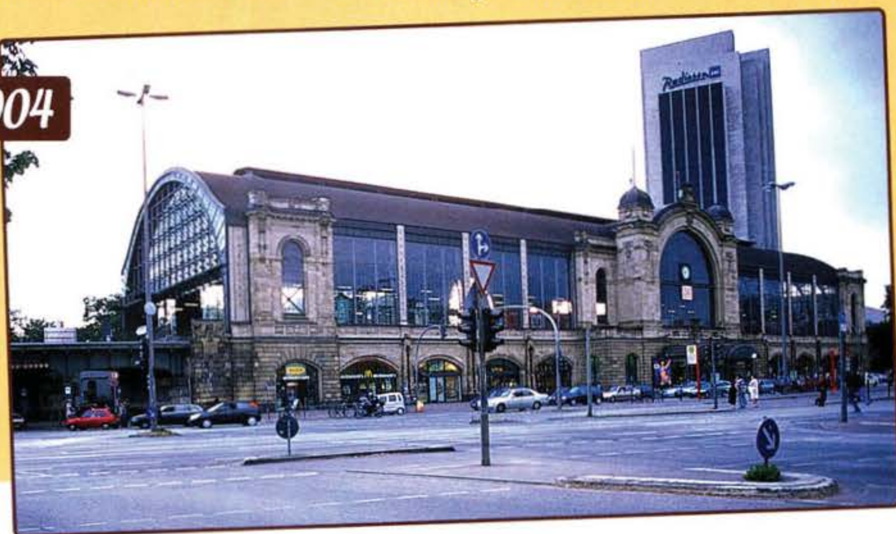
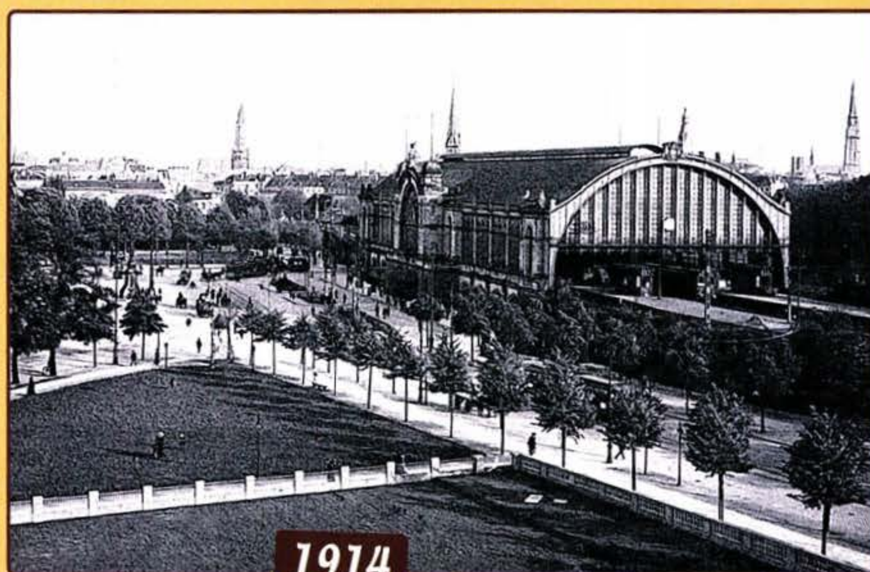


Foto: Muth



Der neue Dammtor-Bahnhof, den die Altonaer Eisenbahndirektion an der Verbindungshochbahn errichten ließ, ist gerade ein Jahr alt gewworden.



In bester Lage zwischen Botanischem Garten und Park Moorweide: Den Verkehr auf dem Vorplatz bestimmen nun neben Kutschen Trambahnen.

Der ET 1604 nach Othmarschen hält im Mai 1954 ausgangs der Bahnsteighalle, die eines Teils ihres Zierrats verlustig gegangen ist.



nig leistungsfähige Strecke Lüneburg – Büchen. Als in Folge der Flutkatastrophe, die in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1962 über Hamburg hereinbrach, das nordelbische Eisenbahnnetz für Tage praktisch abgehängt war, stauten sich bald Güterzüge in ganz Deutschland.

Die Güterumgehungsbahn Eidelstedt – Ohlsdorf – Wandsbeck – Rothenburgsort hatte 1941 kriegsbedingt nur abgespeckt realisiert werden können. Das entscheidende Stück über Billwerder nach Harburg fehlte. Das machte sich nach 1989 bemerkbar, als die Fernstrecke aus Berlin und damit dem nördlichen Teil der ehemaligen DDR aus ihrem Dornröschenschlaf erwachte. Erst 1996 wurde durch eine kurze, eingleisige Güterstrecke Rothenburgsort – Wilhelmsburg über eine neue Oberhafenbrücke eine Alternative verwirklicht. Trotzdem fahren noch immer Güterzüge über die Verbindungsbahn.

Gutes Stichwort, denn just in diesem Moment donnert ein Zug mit Container-Tragwagen durch die lichte Dammtor-Halle, wohin wir uns gerade mit der S 21 vom Hauptbahnhof abgesetzt haben.

„Na, min Jong, nicht übel, was? Projektleiterin Frauke Büscher hat hier ganze Arbeit geleistet!" Schuten-Karl meint das ernst, kann sich aber einen kleinen Seitenhieb denn doch nicht verkneifen: „Wäre ich Denkmalschützer, hätte ich so meine Probleme mit der Erlebniswelt im Untergeschoss."

Sei's drum, steht man draußen vor der gusseisernen Brücke, könnte man fast glauben, in eine andere Epoche übergewechselt zu sein. Vorausgesetzt, man übersieht den stetig flutenden Straßenverkehr, den gerade angekommenen ICE und den Kinokomplex im Rücken und und und.

„Der Vorplatz soll übrigens umgestaltet werden. Ob auch die Fußgängerbrücke zum →



Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Schulz

Mächtig Dampf machen anno 1961 die beiden 78, als sie mit ihrem Zug das Hamburger Kunst- und Gewerbemuseum am Hbf passieren.

Cinemaxx verschwindet, wird derzeit diskutiert", verrät Schuten-Karl.

Und das, wo gerade jetzt der Dammtor-Bahnhof zu wirken beginnt, für Erinnerungen das richtige Umfeld bietet. Die 01 und die 03 auf der Lombardsbrücke, die 01.10, die entkleidete 05 oder noch früher gar die Rekordfahrten mit den Stromlinienloks und dem legendären „Fliegenden Hamburger" auf der Rennstrecke über Bergedorf nach Berlin. Und der prosaische Alltag mit schuftenden 38 und immer wieder 78, die hier einst die Hauptlast im Nahverkehr trugen.

Unvergessen sind auch Kruckenbergs Schienenzeppelin, später die Flüchtlingszüge, häufig mit ÜK-Loks, und noch später die Interzonen-Züge mit Reichsbahn-01.5, den letzten in Hamburg präsenten Schnellzugdampfloks. Oder natürlich der VT 11.5, wobei noch bessser zu Hamburg der „Senator", der VT 10 501, passte. Und waren nicht die V 200 einst, als in Hamburg noch kein Fahrdraht über den Fernbahngleisen hing, erste Boten einer Eisenbahnzeitenwende?

Sie alle kamen vor allem und über Jahrzehnte sogar fast ausschließlich nach Altona, war Hamburg-Altona, wie der Bahnhof seit der Eingemeindung dank des Groß-Hamburg-Gesetzes von 1937 heißt, doch bis in die 90er-Jahre der nördlichste Zielbahnhof der meisten Fernzüge. Doch hier, wo seit 1979 der unsägliche erste Bundesbahn-Versuch eines Kaufhauses mit Gleisanschluss den traditionsreichen Kopfbahnhof zur Bausünde verkommen lässt, ist nicht gut träumen.

Auch sonst ist Altona nur noch ein Schatten seiner selbst. Zunehmend lassen die Fernzüge Altona links oder rechts liegen. Der Tag scheint nicht mehr fern, an dem Altona nur noch von S-Bahnen angesteuert wird. Dazu passt, dass derzeit ein Abriss des jetzigen Bahnhofs und der Bau eines Durchgangsbahnhofs an anderer Stelle im Gespräch ist.

Eine Verlegung wäre ja für Altona nichts Neues. Schließlich entstand schon der zweite Bahnhof, nach Plänen Georg Eggerts von 1895 bis 1898 mit Anklängen an den Tudor-Stil in rotem Backstein erbaut, an anderer Stelle als der erste.

Der wiederum, 1844 von dem Semper-Schüler Heinrich Oswald Winkler in spätklassizistischer Strenge entworfen, ab 1852 mehrfach umgebaut, wurde Altonas neues Rathaus.

„Was mit dem jetzigen Monstrum garantiert nicht passiert", hat Schuten-Karl das letzte Wort.

Frank Muth/Karlheinz Haucke

Über Jahrzehnte ein Begriff: Jetzt aber scheint Altonas Niedergang unaufhaltsam



Foto: Muth

Altonas erster Bahnhof, 1844 an der Palmaille im klassizistischen Stil errichtet und später umgebaut, wurde zum Rathaus, als man die Kopfstation nach Norden verlegte.

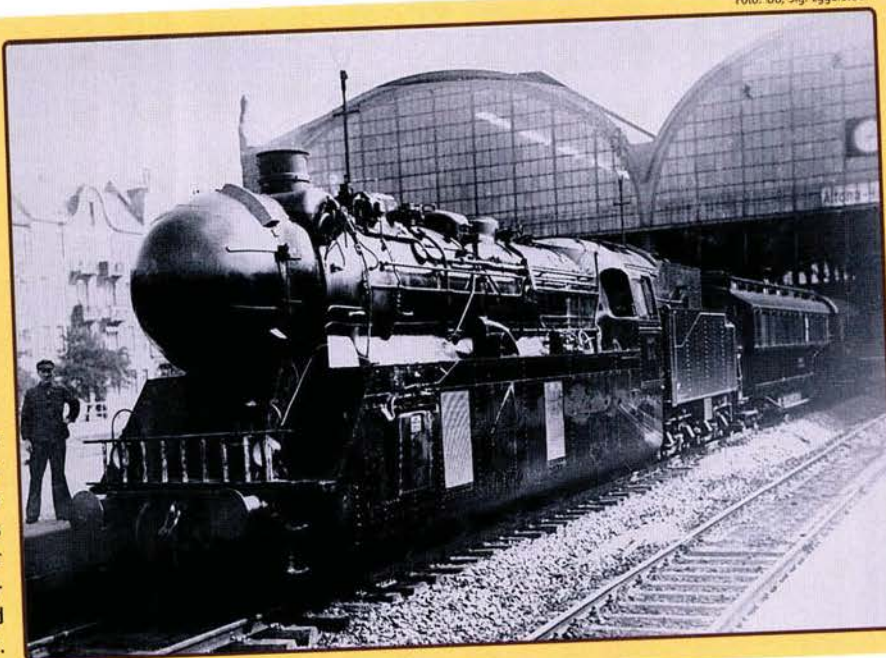


Foto: DB, Slg. Eggerstedt

Die hier teilverkleidet im Bahnhof Altona wartende 03 193 diente der DRG als taktische Reserve für die beiden Renommierloks 05 001 und 05 002.

Nicht wiederholbar: Juli 1954 posiert in Hamburg-Altona die entkleidete 05 001 neben VT 10 501 „Senator“ vor der alten S-Bahn-Oberleitung.

Foto: DB, Slg. Gerd Neumann

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz



Mehrere Jahre nach Kriegsende sind die Hallendachschäden in Altona noch nicht beseitigt, wie der Schnee auf den Bahnsteigen belegt. Selbst 01 128 fröstelt.

Foto: Muth



Hamburg-Altona heute: Der Querriegel des ersten Bundesbahn-Kaufhauses mit Gleisanschluss aus dem Jahr 1979 könnte bald Vergangenheit sein.

Die Handschrift der Grünen in der Verkehrspolitik wird manchmal vermisst. Eine neue Initiative soll grüne Positionen wieder unterstreichen.

Wie grün darf's denn sein?



In einem neuen Antrag, der am 4. Juni 2004 im Rahmen eines Pressegesprächs im Mainzer Landtag vorgestellt wurde, manifestierten die rheinland-pfälzischen Grünen in Abstimmung mit anderen Landesverbänden und der Bundespartei ihre Vorstellungen zum geplanten Börsengang der DB AG.

Seit sechs Jahren regieren Bündnis90/Die Grünen nun in Berlin mit und haben in einigen ihrer Themenfelder manches bewirkt. Der Atomausstieg ist beschlossen, das Pfand für Einwegverpackungen durchgesetzt und auch die Energiegewinnung aus regenerativen Quellen wurde vorangetrieben. In der Verkehrspolitik fällt der Einfluss der Ökopartei jedoch weniger stark auf. Im Gegenteil, in der Öffentlichkeit prägten der bekennende Autokanzler und seine bisher vier SPD-Verkehrsminister das Bild der Regierung in punkto Verkehrspolitik. „Das hat sich nicht als vorteilhaft für die Kontinuität in der Verkehrspolitik erwiesen", glaubt Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion, der am Mainzer Pressegespräch teilnahm. Im Rampenlicht der Öffentlichkeit standen in vergangener Zeit vor allem das Desaster mit der LKW-Maut, die Ökosteuer sowie diverse Probleme mit der Bahn AG wie etwa die Fahrpreisreform. Dennoch glauben die Grünen, sich einige Erfolge an die Brust heften zu können. Schmidt: „Wir konnten dazu beitragen, dass mit erheblichen Zusatzmitteln in den Schienenwegebau die Modernisierung des Netzes in großen Schritten voranging und es sind noch nie so viele Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren, vom Bus zum ICE." Wichtig sei jetzt die anstehende Einführung der LKW-Maut, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Zwei aktuelle Probleme verlangen jedoch derzeit das verstärkte Engagement grüner Verkehrspolitiker: Die akute Bedrohung der künftigen Bahninvestitionen, hier müsse man laut Schmidt „das Schlimmste verhüten", und die Debatte um den geplanten Börsengang der DB AG.

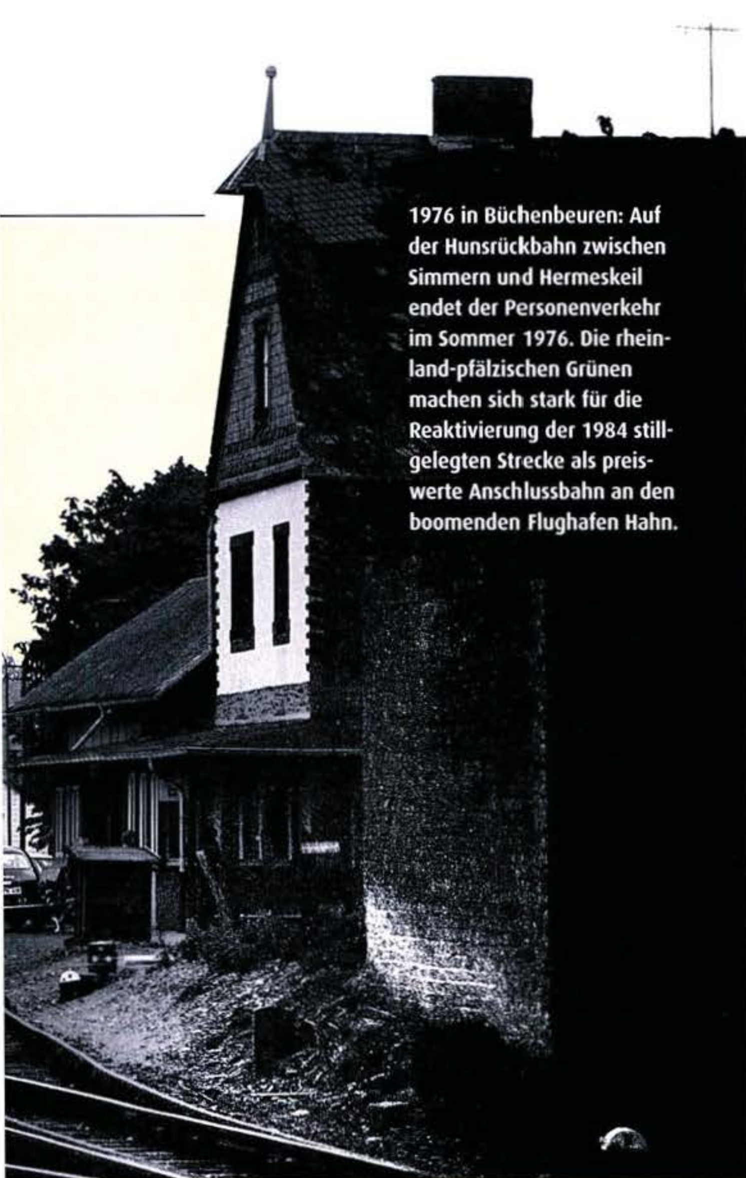


Albert Schmidt ist ein grünes Urgestein und verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion.



Elke Kiltz ist schon seit acht Jahren verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Mainzer Landtag.

Elke Kiltz, die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Mainzer Landtag meint: „Es ist an der Zeit, mit einem Antrag an den Landtag ein Signal zu setzen, dass so, wie das Herr Mehdorn will, wir es nicht wollen." Die Anwesenheit Albert Schmidts in Mainz zeige, „dass die Grünen in den Ländern und im Bund an einem Strang ziehen", so Kiltz. Im vorgelegten Antrag gehe es um zwei Punkte: „Wir halten es zunächst für hochproblematisch, wenn man den Fahrweg bei einem Börsengang mit einbezieht." Als Negativbeispiel führte sie Großbritannien an, wo das Schienennetz in relativ morbidem Zustand vom Staat zurückgekauft werden musste. Ein wichtiger Baustein der Bahnreform, der noch ausstehe, sei mehr Wettbewerb auf der Schiene, so Kiltz: „Für den Qualitätswettbewerb ist es wichtig, dass es einen gleichen Zugang für alle Wettbewerber zum Netz gibt." Im Moment sei es so, dass die DB AG Hüter des Net-



1976 in Büchenbeuren: Auf der Hunsrückbahn zwischen Simmern und Hermeskeil endet der Personenverkehr im Sommer 1976. Die rheinland-pfälzischen Grünen machen sich stark für die Reaktivierung der 1984 stillgelegten Strecke als preiswerte Anschlussbahn an den boomenden Flughafen Hahn.

Foto: Schulz

zes und zugleich größter Bewerber sei, und das verhindere Wettbewerb, denn es sei ja im Interesse des Unternehmens, es seinen Mitberwerbern nicht allzu leicht zu machen: „Wir haben im Moment keine Garantie für den gleichberechtigten Zugang zum Netz", unterstreicht Kiltz.

Der zweite Punkt, in dem sich der neue Antrag von Forderungen anderer unterscheidet, ist, dass es die rheinland-pfälzischen Grünen „für falsch erachten, dass innerhalb des Unternehmens DB AG zwei Infrastrukturbetriebe getrennt wurden und zwar zum einen Netz und zum anderen Station und Service. Das hätten wir gerne wieder zusammengeführt, weil wir insgesamt wollen, dass Infrastruktur und Transportleistung getrennt sind", fordert Elke Kiltz. Albert Schmidt wirbt ebenfalls für die eigentümerische Entflechtung von Netz und Betrieb: „Bund und Länder müssten eigentlich ein vitales Interesse daran haben, dass die Schieneninfrastruktur nicht einem brutalen Renditedruck privater Shareholder (Anteilseigner) unterworfen wird." Das sei der Kern, um den es gehe. Der von der DB AG geplante so genannte integrierte Börsengang, „würde sofort bedeuten, dass auf jede Strecke ein Renditedruck wirken würde. Und dann ist es für einen privaten Shareholder viel interessanter, seine Dividende einzufahren, als eine Strecke zu betreiben, auf der nur wenige Züge fahren. Die Tendenz zum Schrumpfnetz wäre die Folge", ist sich Schmidt sicher. Privatisierung des Schienenverkehrs sei prinzipiell etwas Richtiges, wie verschiedene private EVU wie Connex und andere zeigten, „aber mit der Infrastruktur lässt sich kein Geld verdienen, weder auf der Straße noch bei der Schiene. Deshalb muss das Eigentum der Infrastruktur zu 100 Prozent in öffentlicher Verantwortung bleiben." Außerdem müsse vor einem Börsengang zunächst über mehrere Jahre die Wirtschaftlichkeit des Konzerns nachgewiesen werden: „Das ganze Reden vom Börsengang ist ein Euphemismus, wenn damit in Wahrheit ein Notverkauf gemeint sein sollte. Ein Börsengang ist nur sinnvoll, wenn auch die Berichtsergebnisse positiv sind. Und zwar nicht einmal mit einer gequetschten, schwarzen Null im Jahr 2004, sondern über mehrere Jahre", fordert Schmidt. Er wolle keine Privatisierung um den Preis dessen, dass Teile des Netzes vom Verschwinden bedroht seien. „Wenn es Herrn Mehdorn gelänge, das Unternehmen in seiner Vorstellung an die Börse zu bringen, wäre die eigentümerische Entflechtung auf Dauer unmöglich, weil dann ein Privater mit im Boot sitzt, den müsste man ja enteignen", wollte man es irgendwann rückgängig machen.

Albert Schmidt ist sich auch sicher, dass die Grünen mit ihren Vorstellungen nicht alleine sind. Aus Berliner Sicht lehne auch die Wirtschaft das Modell des integrierten Börsengangs ab. Das Credo des BDI und anderer (Verkehrs-) Organisationen bis hin zum ADAC sei moderner Schienenverkehr mit Wettbewerb und den könne man am besten garantieren, wenn die Infrastruktur nicht einem alleine dauerhaft zur Verfügung gestellt werde. Schmidt ist auch relativ optimistisch, dass es vorerst nicht zum integrierten Börsengang kommt: „Nach meiner gegenwärtigen Einschätzung hätte das Modell Mehdorn weder im Bundestag noch im Bundesrat eine Mehrheit", und er erinnert nochmals an das Negativbeispiel Großbritannien: „Dort hat man die Infrastruktur an Investoren vertickt. Die haben die Kuh gemolken, bis sie zusammengebrochen ist. Eine Reinvestition tätigt ein privater Shareholder nicht, der ist keine gemeinnützige Einrichtung. Schieneninfrastruktur und die Straße sind Gemeinwohlsache." Und am Ende müsse der Staat wegen der verfassungsmäßigen Daseinsvorsorge wieder einspringen, wenn die Karre an die Wand gefahren ist. Eine spannende Frage sei, ob es überhaupt Interessenten für eine DB-AG-Aktie gäbe. Schmidt: „Ich würde momentan keine Aktie kaufen." Institutionelle Anleger mit einem gewissen Sicherheitsinteresse seien denkbar. „Bisher hat mich aber noch keiner überzeugt, warum der Bilanzklotz Netz unbedingt im Börsenpaket enthalten sein muss. Als privater Investor würde ich mich wohler fühlen in einem Transportunternehmen, sei es DB Cargo oder DB Personenverkehr, wo ich die Last der gemeinwohl-orientierten Infrastruktur nicht beachten muss", glaubt Schmidt.

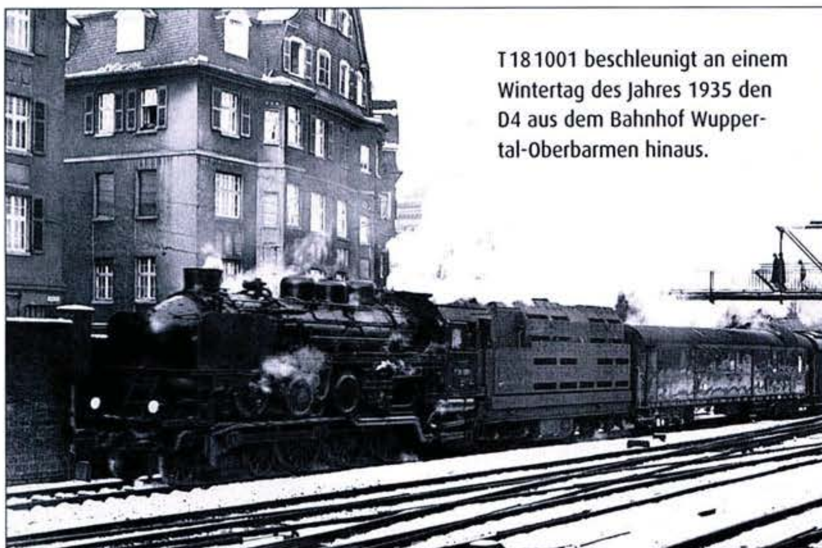
Die Pläne der DB AG könnten das Schienennetz schrumpfen lassen

Aber nicht nur der geplante Börsengang der DB AG treibt die grünen Verkehrspolitiker um: Kritisch sehen die Grünen auch die jüngst unterzeichneten langfristigen Verträge verschiedener Länder mit der DB AG im SPNV. Elke Kiltz: „da hat man sich häufig zu lange an die Bahn gebunden. Wir sehen aber auch, dass es noch nicht hinreichend Potential (bei den privaten Bewerbern) gibt." Und das liege eben auch daran, dass es noch keinen wirklich chancengleichen Zugang für alle zum Netz gebe. Eine Trennung von Netz und Betrieb würde zudem zu mehr Transparenz in den Kostenstrukturen führen.

Die Grünen jedenfalls wollen in der Verkehrspolitik wieder verstärkt angreifen. *al*

Turbinenloks sollten Brennstoffe sparen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gab in den 1920er-Jahren zwei Baumuster in Auftrag.

KRUPPS *Sonderling*



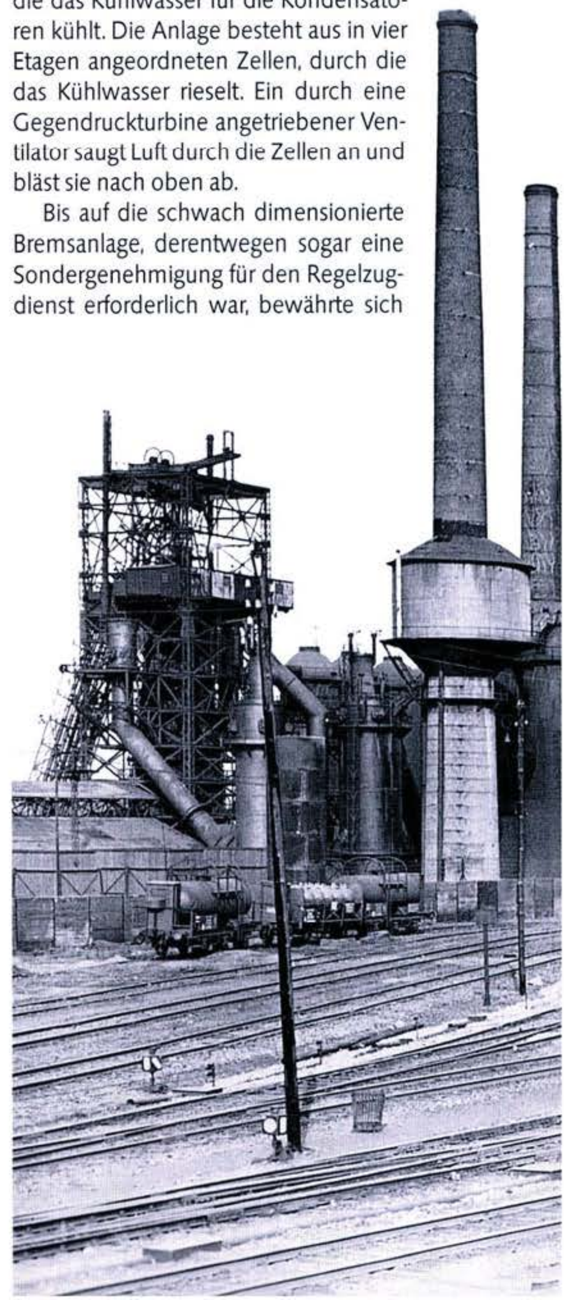
T 18 1001 beschleunigt an einem Wintertag des Jahres 1935 den D4 aus dem Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen hinaus.

Neben den Armaturen, die eine Turbinenlok auszeichnen, fallen vor allem die recht kleinen Treibräder von 18 1001 auf. Mit einem Durchmesser von 1650 mm scheinen sie so gar nicht zu einer Schnellzuglokomotive zu passen. Trotzdem wurde das Einzelstück für eine Geschwindigkeit von 110 km/h zugelassen.

Das die Leistung steigernde Herzstück der Maschine, die Zoelly-Turbine, sitzt über dem Drehgestell. Die Züricher Firma Escher-Wyss fertigte die aus einer sechsstufigen Vor- und einer dreistufigen Rückwärts-Turbine bestehende Konstruktion. Unter dem konventionellen Kessel sitzen die beiden Oberflächen-Kondensatoren, in denen der Abdampf der Turbinen niedergeschlagen wird. Die Feuerungsturbine reguliert sich in Abhängigkeit vom Dampfverbrauch.

Im Tender befindet sich neben den Kohle- und Wasservorräten auch die Rückkühlanlage, die das Kühlwasser für die Kondensatoren kühlt. Die Anlage besteht aus in vier Etagen angeordneten Zellen, durch die das Kühlwasser rieselt. Ein durch eine Gegendruckturbine angetriebener Ventilator saugt Luft durch die Zellen an und bläst sie nach oben ab.

Bis auf die schwach dimensionierte Bremsanlage, derentwegen sogar eine Sondergenehmigung für den Regelzugdienst erforderlich war, bewährte sich



T 18 1002

1924 erhielt Maffei den Auftrag zur Entwicklung einer 120 km/h schnellen Turbinenlok. Die Ablieferung erfolgte 1929. Trotz höheren Kesseldrucks wurden auf dem Prüfstand schlechtere Verbrauchswerte als bei Krupps Lokomotive ermittelt. Die in München stationierte T 18 1002 kam im Schnell- und Eilzugdienst auf den Strecken München – Würzburg und München – Lindau zum Einsatz. 1943 fiel sie, wie die Krupp-Maschine drei Jahre zuvor, einem Bombentreffer zum Opfer.



Die mit bayrischen Merkmalen aufwartende Lok 1940 im Bw Nürnberg Hbf.

Technische Daten

Hersteller	Krupp
Baujahr	1923
Außerdienststellung	1940
Länge über Puffer	23446 mm
Treibraddurchmesser	1650 mm
Raddurchmesser Vorlaufachsen	1000 mm
Raddurchmesser Schleppachse	1250 mm
Dienstgewicht Lok + Tender	180,4 t
Kohlevorrat	6,5 t
Wasservorrat	19,5 m^3
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

das Unikum. Auf Testfahrten der Lokomotiv-Versuchsanstalt (LVA) Grunewald erzielte die Lok gegenüber der Baureihe 39 eine Brennstoff-Ersparnis von 40, gegenüber der 01 einen Minderverbrauch von 25 Prozent. Nach den Probefahrten baute man die Rückwärtsturbine aus und ersetzte sie durch eine Anfahr- und Rangier-Turbine. Von Hamm (Westfalen) aus kam die Lok auf der Strecke Aachen – Köln – Hannover in den Plänen der Baureihen 01 und 39 zum Einsatz, deren Fahrzeiten sie hielt oder gelegentlich sogar unterbot. Zwei Bombentreffer im Zweiten Weltkrieg beendeten die Karriere des alltagstauglichen Einzelstücks.

Einen Beitrag über das H0-Modell von Micro-Metakit lesen Sie ab Seite 90. *Jochen Frickel*



Die Fachwerk-Drehgestelle der am 7. April 1931 im Bw Hamm aufgenommenen Lok sind preußischen Ursprungs.



Am 7. April 1931 trägt T18 1001 wieder eine Turbinen-Verkleidung. Führerhaus und Kessel weisen preußische Merkmale auf.



Mit umfangreicher Seitenverkleidung und in den preußischen Farben Olivgrün/Rotbraun/Schwarz im Jahre 1924.

Fotos: Slg. Schulz

Für den Fotografen Carl Bellingrodt fast zu schnell eilt 1935 T 18 1001 mit dem D4 am Hüttenwerk Hagen-Haspe vorbei.

Stammbahn-Aus im 111. Jahr

Das Ende einer Bahn, die gar nicht hätte sein müssen: Die Stammstrecke der seit Jahren nicht mehr benötigten Strausberger Eisenbahn wurde zünftig verabschiedet.



Das Stadtwappen ziert auch die StEB-Züge.

Alles begann mit der Forderung des preußischen Militärs, Truppen in kurzer Zeit ins ferne Ostpreußen zu bringen. Im Jahre 1856 gab es erste Planungen für eine Direktverbindung Berlin – Cüstrin (mit Anschluss an die Ostbahn nach Königsberg) über Altlandsberg – Strausberg. Um 1861/62 wurde die Strecke in ihrer heutigen Führung weit an Strausberg vorbei projektiert und bis 1867 realisiert. Die



Abschied war am 5. Juni 2004 auch für die Rekos im Plandienst, Haltestelle Lustgarten.

Stadt wehrte sich heftig gegen diese Streckenführung und war bereit, Baugrundstücke kostenlos zur Verfügung zu stellen, wenn die Bahn näher herangeführt würde. Statt dessen erhielt Strausberg einen Halt sechs Kilometer südlich vom Ort.

Die Berliner entdeckten in dieser Zeit mit der Eisenbahn ihr weiteres Umland. Der an der Ostbahn gelegene Bahnhof von Strausberg war sehr gut auch für ärmere Bevölkerungsschichten erreichbar, und wohlhabende Bürger aus der Hauptstadt ließen zwischen dem Bahnhof und der Stadt Villen errichten. Schon 1874 gab es erste Projekte für eine Pferde- und 1881 für eine dampfbetriebene Sekundärbahn.

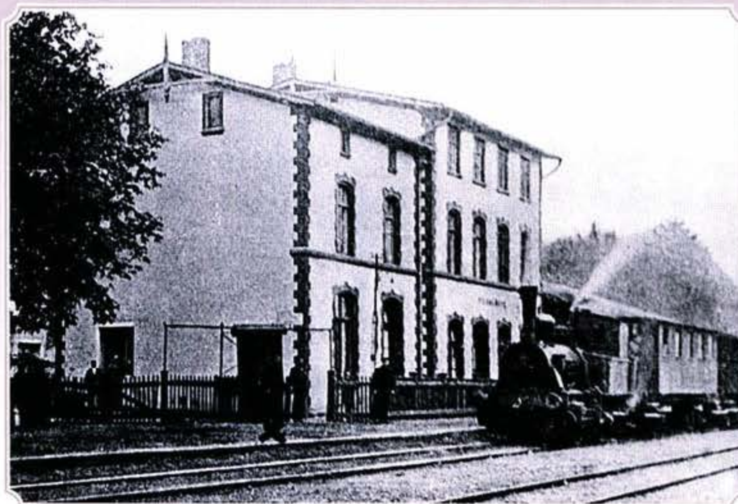
Am 24. März 1893 wurde endlich die „Strausberger Kleinbahn A.G." gegründet. Nach kurzer Bauzeit wurde im August 1893 der Betrieb auf der 6,2 Kilometer langen Strecke aufgenommen. Strausberg erhielt am südlichen Stadtkern, nahe dem Straussee, seinen Stadtbahnhof.

Schon 1894 kamen neue Haltestellen hinzu: Landhaus, Hegermühle und Schlagmühle. Deren ursprünglich hölzerne Wartehallen wurden 1913 durch Fachwerkwartehallen ersetzt, die man heute noch betrachten kann. Der Kleinbahnhof an der Ostbahn musste mehrfach erweitert werden, und die Bahn kam schnell an die Grenze ihrer Möglichkeiten: 1906 wurden ein zweites Gleis und die Elektrifizierung ins Gespräch gebracht.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Modernisierung der Kleinbahn unausweichlich, immerhin waren Anlagen und Fahrzeuge seit über 25 Jahren mit nur wenigen Änderungen im Betrieb. Erneut wurde der Antrag zum Bau einer Straßenbahn gestellt und im Mai 1919 auch genehmigt. Es wurde zügig gebaut, und im März 1921 konnte der Straßenbahnbetrieb aufgenommen werden. Die neu beschafften Triebwagen nutzten, im Vorstadtbahnhof beginnend, die bestehende Trasse bis Hegermühle. Dort zweigte die neue Strecke über Wolfstal zum Lustgarten ab. Die Stammstrecke zum Kleinbahnhof erhielt wenig später ebenfalls eine Fahrleitung und wurde für den Güterverkehr genutzt. An der Endhaltestelle am Lustgarten entstand eine Wagenhalle, die in einem engen Rechtsbogen erreicht wurde. Ab 1921 hieß die Gesell- →



Juni 2004: Der Triebzug der Buckower Kleinbahn wartet im ehemaligen Stadtbahnhof von Strausberg auf seine Fahrt über die Stammstrecke.



Dieselbe Situation reichlich 100 Jahre zuvor: Ein dampfbespannter Kleinbahnzug brachte Reisende zum Bahnhof an der Ostbahn in der Vorstadt.

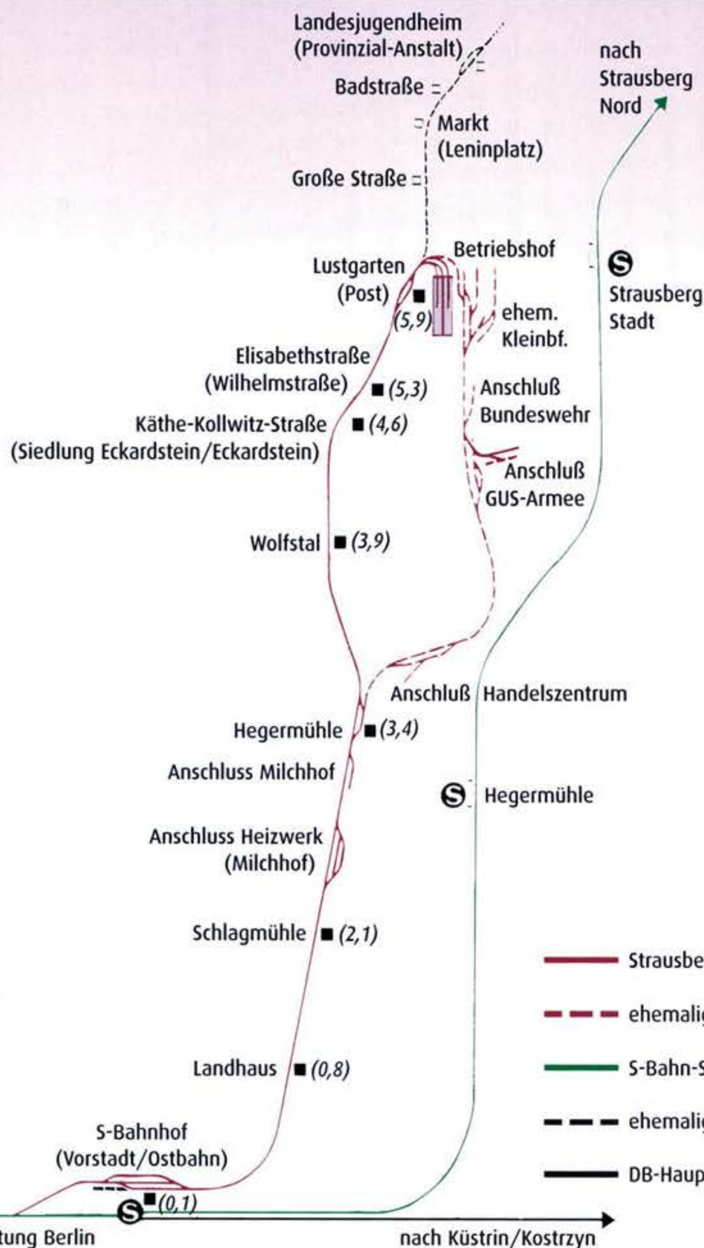
Foto: Slg. Köhler



Für den Güterverkehr beschaffte die StEB in den 60er-Jahren zwei E-Loks aus Hennigsdorf.



Die Stammbahn diente auch der Bedienung eines Versorgungslagers der Sowjet- und später GUS-Armee, dessen Ruinen links zu sehen sind.





In Schöneiche konnte man in den Pendelbus nach Strausberg, einen DO 56 aus den 50er-Jahren, einsteigen.

schaft „Strausberger Eisenbahn A.G." (StEB), trotz des Betriebes als Straßenbahn. Im Frühjahr 1926 wurde die Strecke um vier Kilometer durch die Große Straße bis zum Landesjugendheim verlängert.

Im Zweiten Weltkrieg wurde über die Stammbahn eine als „Märkische Walzwerke" getarnte Munitionsfabrik bedient. Die Kriegsfolgen führten zur zeitweisen Stilllegung der StEB; zwischen Hegermühle und dem Vorstadtbahnhof gar bis April 1946. Der Betriebsform als Straßenbahn ist es zu verdanken, dass die StEB nicht unter die Verwaltung der DR geriet. Zwar in kommunalem Eigentum, führte der Betrieb seit 1949 wieder die Bezeichnung „Strausberger Eisenbahn".

Die DDR-Zeit blieb für die StEB spannend, aber nicht immer erfreulich. Mitte der 60er-Jahre kamen Leipziger Mitteleinstiegwagen nach Strausberg, die bis 1981 eingesetzt wurden. 1970 wurde die StEB dem VEB Kraftverkehr Fürstenwalde angegliedert und die Strecke durch die Innenstadt zum Landesjugendheim stillgelegt. Die seit 1956 nach Strausberg-Nord fahrende S-Bahn brachte wiederholt die Stillle-



gung des Straßenbahnbetriebes auf die Tagesordnung, wofür es sogar einen Termin gab: Dezember 1980. Einmal mehr war es das Ende der Erdöl-Freundschaftspreise seitens der UdSSR, das – diesmal positive – Folgen für Strausberg hatte; Strecke und Fahrleitungen wurden anfangs der 80er-Jahre überholt und aus Berlin nicht mehr benötigte Reko-Straßenbahnwagen angeschafft.

Wende und Wiedervereinigung trugen nicht gerade zur Beruhigung bei. Anfang 1991 war erneut die Betriebseinstellung verkündungsreif, sie wurde aber wieder und wieder verschoben. Im Oktober 1992 teilte die Treuhandanstalt mit, dass die Strausberger Eisenbahn rückwirkend zum 1. Januar 1991 kommunales Eigentum geworden sei. Seitdem firmiert sie als „Strausberger Eisenbahn GmbH". In den letzten Jahren konnten endlich auch neue Fahrzeuge beschafft werden; je nach Verkehrsaufkommen verkehren die ČKD-Triebwagen KT8-D5 und T6C5.

Nachdem die Stammstrecke zwischen Kleinbahnhof und Hegermühle in den letzten Jahren nicht mehr bedient wurde, ist nun ihr endgültiges Aus besiegelt worden. Zum Abschied erlebte sie noch einen tollen Tag. Am 5. Juni wurde das Gelände am ehemaligen Kleinbahnhof für den Publikumsverkehr geöffnet. Wer wollte und Zeit hatte, konnte vorher das Straßenbahndepot im nahegelegenen Schöneiche besuchen und mit einem Doppelstockbus aus den 50er-Jahren nach Strausberg gelangen. Auf der Stammstrecke fuhren der historische Triebwagen 16 von 1925 und als Gastfahrzeug ein Zug der Buckower Kleinbahn. An einem Einkaufszentrum wurde gar ein Sonderhalt eingerichtet. Zusätzlich gab es auf der Straßenbahnstrecke (VBB-Linie 89) letztmals Reko-Wagen im Planbetrieb. Das Empfangsgebäude des Kleinbahnhofes bleibt vorerst erhalten, Ausflüge auf der Linie 89 sind auch in Zukunft möglich.

Henning Bösherz

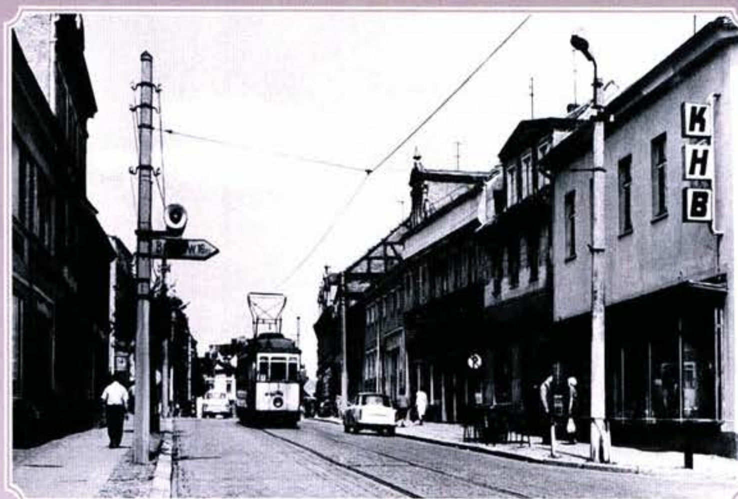


Foto: Slg. Köhler

So sah die Große Straße in Strausberg mit Tw 1 in den 60er-Jahren aus. Noch bis 1970 fuhr die Straßenbahn bis zur Endstelle am Landesjugendheim.



Foto: Ivo Köhler

Ab den 60er-Jahren fuhren frühere Leipziger Fahrzeuge bei der StEB. Tw 2^{IV} (Ex-LVB 1046) wurde 1930 von Orenstein & Koppel gebaut.



Der Abschied ermöglichte dieses einmalige Zusammentreffen des Buckower Tw/Stw mit dem Regelwagen T6C5 und dem historischen Tw 16 in Strausberg-Vorstadt.



Fotos: hb

Die einzige Fähre mit Oberleitungsbetrieb in Mitteleuropa gehört auch zur StEB. Am Abend des 5. Juni ruht das Schiff am Seeufer.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder... **VIDEO/DVD „Anlagen-Meisterwerke"**

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.

oder... **LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"**

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".

Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20 08/04

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der ☐ aktuellen Ausgabe ☐ ab Heft ..../2004 für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"
☐ die DVD „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ jährlich ☐ 1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.** Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Aller Anfang ist leicht

Ulrich Lieb: Einsteigen, bitte! Modellbahnen für Kinder. Transpress-Verlag, Stuttgart 2004. ISBN 3-613-71233-4, 128 Seiten, zahlreiche Abbildungen. Preis: 14,90 Euro.



■ Es ist heutzutage in der Vita kleiner Buben (und auch Mädchen) keine Selbstverständlichkeit mehr, irgendwann mit einer Modellbahn gespielt zu haben. Groß ist die Konkurrenz des Computers. Ulrich Lieb hat den Versuch gemacht, das Thema Modelleisenbahn und Kinder aus heutiger Sicht zu analysieren. Herausgekommen ist ein unterhaltsames Buch für Kinder und Erwachsene, das die kreative Vielseitigkeit des Hobbys aufzeigt. Lieb macht Mut zum Spielen und Ausprobieren und beweist, dass die Modelleisenbahn mehr ist als im Kreis fahrende Züge. Von der Startpackung bis zu den ersten kleinen Basteleien beschreibt er den Weg zum neuen Hobby. Dankenswerterweise belastet er die jungen Anfänger nicht mit den perfektionistischen Dogmen vieler adulter Modellbahner. Wer die Realität imitieren möchte, hat als Erwachsener noch genug Zeit. In Kindheit und Jugend dürfen eben auch Gummibärchen Fahrkarten für die Teppichbahn lösen. Lediglich ein intensiverer Fokus auf die großen Spuren wäre noch wünschenswert gewesen. *al*

● ***Fazit: Einsteigerbuch für junge und junggebliebene Leser***

Digital ist ideal

Rolf Knipper: Digitalpraxis für die Modellbahn. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Neustadt 2004. ISBN 3-9807748-3-X, 160 Seiten, 250 Farb-Abb.; Preis: 19,90 Euro.

■ Der Aufbau einer Anlage mit digitaler Steuerung dürfte bei vielen Modellbahnern auf dem Plan stehen. Rolf Knipper nimmt sich der Thematik anhand zweier Beispiele an, von denen eines auch zur Ausführung kam. Obwohl das Buch in Kooperation mit dem Digital-Spezialisten Uhlenbrock entstand, erfährt der Leser auch Details zum Umgang mit Komponenten anderer Hersteller wie beispielsweise von Märklin, Lenz oder Roco. Der Autor betont, dass er sämtliche vorgestellte Zentralen auch bei Projekten einsetzt. Die Beschreibungen über Einbau und Betrieb gehen darum zumeist auch über das Abschreiben von Bedienungsanleitungen hinaus. Erfreulich sind auch die zahlreichen übersichtlichen Grafiken, die den Anschluss der Komponenten erläutern. Außerdem werden Tipps zu Werkzeugen, richtigem Löten gegeben und praxisrelevante Grundkenntnisse der Elektrotechnik vermittelt. Im Kapitel Planung fehlt allerdings eine Aufstellung wichtiger Symbole. *yo*



● ***Fazit: Hilfreich für Neulinge und Fortgeschrittene***



Ausserdem erschienen

Sächsische Impressionen

Sächsischer Eisenbahnkalender 2005. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2004. ISBN 3-9806125-6-2, 13 Blatt, 13 farbige Postkartenmotive. Preis: Euro 5,90.

Auch die zwölfte Ausgabe zeigt mit Abbildungen aus verschiedenen Epochen die Einsatzvielfalt regelspuriger Fahrzeuge auf sächsischen Eisenbahnstrecken. Textinformationen finden sich auf den Kalenderblatträckseiten.

Nürnberg-Nachschau

DB-Museum Nürnberg (Hrsg.): Festival der Eisenbahn 2002, Lokparade 1999. Tümmel Verlag, Nürnberg 2004. ISBN 3-921590-30-2, 192 Seiten, 280 Fotos. Preis: Euro 24,90.

Der Bildband im Querformat dokumentiert die im Titel genannten Fahrzeugparaden und Feste. Zwar durchgehend farbig, kennt man hinsichtlich Motivwahl und Bildqualität besseres. Ein Insider-Rückblick ohne Herz.

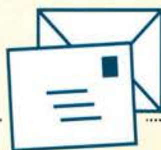
Vom Billett zum Fahrschein

Hermann Lohr: Fahrkarten in Deutschland. Barteld-Verlag, Berga/Elster 2004. ISBN 3-935961-05-7, 152 Seiten, über 700, meist farbige Abbildungen. Preis: 39,80 Euro.



■ Was wäre das Reisen mit der Eisenbahn ohne Fahrkarte? Abgesehen von den Schwarzfahrern, die es übrigens zu allen Zeiten gab, wäre es wohl für die meisten nur eine halbe Sache. Nicht von ungefähr haben sich selbst Zettelbilletts aus den Anfangstagen des eisernen Wegs erhalten, wurden doch schon sie gern als persönliche Reiseerinnerungen aufbewahrt. Den höchst informativen und ausgezeichnet bebilderten Fahrausweis-Bogen von 1835 bis zum Beginn der 70er-Jahre des 20. Jahrhunderts schlägt Hermann Lohr. Und wer nur die modernen deutschen Fahrscheine aus dem Automaten kennt, der wird überrascht sein über die Vielfalt früherer Zeiten, als selbst die standardisierten Edmondson-Fahrkarten höchst individuelle Merkmale trugen und ein senkrechter roter Strich die Gültigkeit für alle Züge auswies. Ein solches Werk, zumal mit Wiedergabe großer Teile der Bahn-Mustersammlungen, fehlte bislang hierzulande. *hc*

● ***Fazit: Nicht nur für Fahrkartensammler von Interesse***



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Leserhilfe

Betrifft: Informationen über Beutelok in Usbekistan

Darf ich mich heute mit einer großen Bitte an Sie wenden? In Usbekistan gibt es in ärmlichen Verhältnissen ein Bahnmuseum. Dort existiert eine Beutelok, die 525200, vermutlich 1943 von Skoda gebaut und die ganze Zeit im Osten eingesetzt. Der Direktor des Museums hätte gern mehr über diese Lokomotive erfahren. Vielleicht weiß einer Ihrer vielen Leser zufällig etwas über diese Kriegslok.

Jörg Simon, 40627 Düsseldorf



Foto: Simon

Träumt in Usbekistan vor sich hin: Kriegslok T3-5200.

Anmerkung der Redaktion: Wer Jörg Simon weiterhelfen kann, richtet seine Zuschrift an unsere Redaktionsadresse. Wir leiten die Informationen umgehend weiter.

Trauriges Kapitel

Betrifft: „Zwischenhalt", Heft 6/2004

Mit einer kleinen Meldung teilen Sie der entsetzten Leserschaft mit, dass die Regierungslok 118550 Anfang April verschrottet wurde. Es ist doch ein Trauerspiel, wie der Eigentümer der Lok mit einem Stück deutsch-deutscher (Eisenbahn)-Geschichte umgeht. Warum gab er die Lok nicht dem Eisenbahnverein Adorf zu einem akzeptablen Preis? Auch das Haus der deutschen Geschichte in Bonn wäre sicherlich ein idealer Ansprechpartner gewesen.

Uwe Sieg, 58840 Plettenberg

Offenes Stellwerk

Betrifft: „Preussen sagen adé", Heft 6/2004

Bei einem Foto (Seite 22, unten links) musste ich doch staunen: „Das damals noch offene Stellwerk im Bahnhof von Altheim-Rexingen wäre heute aus Sicherheitsgründen nahezu unvorstellbar." Mmmh. Wer hat da die kleine Möglichkeitslücke „heute .... nahezu" gelassen? Es gibt oder besser zumindest 2002 gab es doch noch – im 21. Jahrhundert – ein offenes Stellwerk für den täglichen Betrieb und das im Bereich eines Verzweigbahnhofs: Herzberg (Mark) an der Strecke Neuruppin – Löwenberg mit dem Abzweig nach Rheinsberg (Mark).

Christel Pruessner, E-Mail

Letzte Fahrt

Betrifft: „Preussen sagen adé", Heft 6/2004

Am 31. Dezember 1974 wurde die 038772 zwar aus dem Bestand der DB gestrichen und ausgemustert, aber da ihre Lauffähigkeit erst am 22. Februar 1975 endete, durfte sie als ausgemusterte Lok am 13. Februar 1975 mit eigener Kraft zum neuen Eigentümer in Richtung Hamburg starten.

Karl-Friedrich Seitz, 73614 Schorndorf

Unbekannter Name

Betrifft: „Balkan-Spurwechsel", Heft 2/2004

Meine Jugendzeit verlebte ich in Quedlinburg dicht an der Strecke nach Thale, die damals noch zweigleisig war, und konnte die auf dem „falschen Gleis" ausfahrenden und nach Gernrode abzweigenden Züge beobachten. Eingesetzt waren BR 93 mit preußischen Abteilwagen, BR 56 vor leichten Güterzügen und Wittfeld-Akku-Triebwagen. Mein Vater war von 1920 bis 1935 für die Betreuung der Fernmelde- und Sicherungsanlagen der Strecke Quedlinburg – Frose – Wegeleben zuständig. Ich kann mich nicht erinnern jemals die Bezeichnung „Balkan" gehört zu haben. Es würde mich interessieren, seit wann dieser Name üblich war und welchen Ursprung er hatte.

Rudolf Knappe, 34128 Kassel

Borkum vergessen

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Zeitreise", Heft 7/2004

Schon mehrfach habe ich gelesen, dass in Bad Doberan die einzige 900-Millimeter-Spur in Deutschland existiert. Dieses stimmt nicht. Auf der Nordseeinsel Borkum fährt eine 900-Millimeter-Bahn zum Transport der Reisenden vom Hafen bis zum Bahnhof. Eingesetzt sind sechs Dieselloks, eine Dampflok, ein Wismarer Schienenbus. Betreiber ist die Borkumer Kleinbahn.

Benno Dietrich, 57072 Siegen

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat vollkommen Recht. Siehe auch Artikel „Heimkehrer", MODELLEISENBAHNER, Heft 3/1998

624 im Hönnetal

Betrifft: „Siuerlänner Klusensteine", Heft 5/2004

Noch sind die Triebwagen der Baureihe 624 auf der Hönnetalbahn zwischen Fröndenberg und Neuenrade unentbehrlich.

Albert Schimmelpfennig, 59192 Bergkamen



Foto: Schimmelpfennig

VT 624 622-7 fährt im Mai 2004 aus dem Uhu-Tunnel bei Klusenstein aus.

Code-80-Gleise

Betrifft: „Rhein-Wein-Partie", Heft 7/2004

Das Gleis im Schattenbereich dürfte Peco-Code-80-Gleis sein, welches sich mit dem Code-55-Gleis verbinden lässt. Noch besser ist allerdings der Einsatz von Minitrix-Edelstahlgleis, welches sich genauso gut mit dem Code-55-Gleis verbinden lässt und den Vorteil hat, dass es nicht oxidiert. Womit jegliche Gleisreinigung entfällt. Die Anlage ist sehr schön gebaut, womit erneut der Beweis angetreten wird, dass N die ideale Nenngröße für die Eisenbahn in der Landschaft ist. Unrealistisch und störend empfinde ich lediglich den dargestellten Unfall. Das durchbrochene Geländer ist beim Vorbild aus Metall, dessen verbogene Reste müssten noch nachgebildet werden. Und der Sportwagen dürfte einen solchen Durchbruch kaum unbeschadet überstanden haben.

Roland Zemke, E-Mail



www.bahn-in-pommern.de

Von Greifswald bis Gryfino

Pommern erstreckte sich früher bis zur alten Hansestadt Danzig. Die Homepage ist vor allem eine gute Infobasis.

■ Eine Reise in unser EU-Nachbarland Polen ist für den Eisenbahnfreund niemals langweilig. Trotz vieler stillgelegter Strecken und der berüchtigten F-Züge im PKP-Kursbuch (Züge, die ohne Angabe von Gründen von einem Tag auf den anderen nicht mehr fahren) gibt es reichlich zu entdecken. Wer sich vorab informieren oder einfach nur virtuell auf große Fahrt begeben will, ist hier gut aufgehoben. Der geografische Begriff Pommern ist historisch gefasst, und so findet man Meldungen und Streckeninformationen aus dem deutschen Bundesland Mecklenburg-Vorpommern sowie aus den polnischen Wojewodschaften Zachodniopomorskie (Westpommern) und Pomorskie (Pommern). Die Grafik ist schlicht gehalten und setzt eher auf schnellen Zugriff. In den verschiedenen Rubriken erfährt man auch einiges über Werkbahnen, Feldbahnen und Museen. Als gute Dienstleistung gemeint, als Fakt aber deprimierend, gibt es auch ein F-Zug-Verzeichnis.

www.flotoma.and.pl

Foto-Fundgrube

Die Ostbahn heute, aktueller Betrieb in Polen, Fremdfahrzeuge bei der PKP: Kaum ein Motiv hat diese Seite vergessen.

■ Wer sich weniger informieren, sondern lieber in Bilder vertiefen möchte, dem sei diese gut gestaltete und auch in Deutsch (Landesfahne anklicken) verfasste Seite empfohlen. Über gewisse Schwächen der deutschen Übertragung sollte der geneigte Betrachter einfach hinwegsehen. Die Startseite liefert eine Übersicht über das gewünschte Thema, aber wer genug Zeit hat, kann ruhig mal ein bisschen durch alle schmökern. Die Fotomotive sind gelungen und vielfältig; vielleicht keine polnischen Bellingrodts, aber allemal Bilder, die einen guten Gesamteindruck vermitteln und dem eigenen Foto-Hobby manche Anregung geben. Es gefällt die unaufdringliche Gestaltung, sie ist für eine schnelle Übersicht genau das Richtige. Für den deutschen Eisenbahnfreund dürften die Links „Achtung, der Fremde!" mit vielen DB-AG-Fahrzeugen sowie „Ostbahn heute" von besonderem Interesse sein.

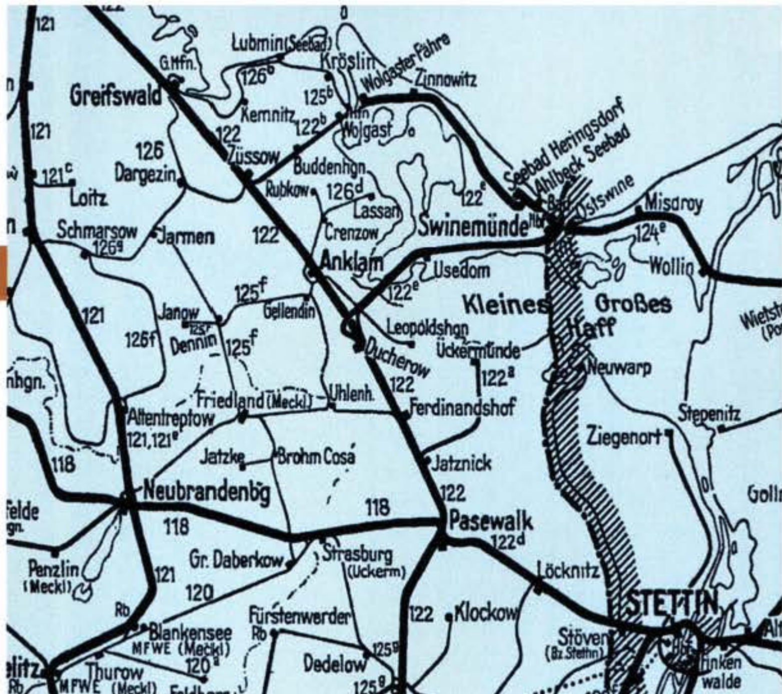
hobby-eisenbahnfotografie.de

Vorbildlich

Peter Rappold hat eine einzigartige Internetseite zum Thema Eisenbahnfotografie ins Netz gestellt.



■ Eisenbahnfotografen sind eine merkwürdige Spezies. Sie sind genauso leidensfähig wie perfektionistisch und es dauert einige Jahre, bis man eine Sammlung akzeptabler Bilder beisammen hat. Peter Rappold bekennt sich zu dieser mitunter von Außenstehenden belächelten Gruppe und beweist mit seinem Internetauftritt, welch hohes fotografisches Niveau man erreichen kann. Die umfangreiche Bildergalerie überzeugt nicht nur durch die gelungenen Schnappschüsse, sondern auch durch die zusätzlichen Bildinformationen, in denen sich nicht nur Angaben über Aufnahmeort, -zeit und das abgelichtete Fahrzeug finden, sondern häufig noch die Entstehungsgeschichte des Bildes erzählt wird. Eine schöne Einrichtung ist auch das Verzeichnis der Bahnhöfe, die noch die schönen alten Formsignale haben. Rappold erklärt den Interessierten zudem kurz und knapp, wie er die Bilder fürs Internet aufbereitet.



VERGESSENE SCHMALSPURBAHNEN

Wo heute das zarte Pflänzchen der Museumsbahn blüht, fand vor 35 Jahren der lange Überlebenskampf der MPSB ein vorläufiges Ende.

Teil 2

Einstellungs-Sache



Fehlen eigentlich nur die Gleise: Am ehemaligen Bahnhof Wegezin-Dennin hat sich ansonsten nur wenig verändert; selbst die Bäume sind noch dieselben.

Foto: Weigel



Drei Jahre vor dem Betriebsende steht 1966 die 99 3361, von Orenstein und Koppel 1938 gebaut, im Bahnhof Wegezin-Dennin zur baldigen Abfahrt bereit.

Fast 80 Jahre lang erschloss die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) die Region zwischen Friedland, Ferdinandshof, Anklam und Jarmen. 213 Streckenkilometer umfasste das Netz zur Zeit seiner größten Ausdehnung 1928, immerhin noch rund 210 Kilometer bei Kriegsende 1945. Am 31. Mai 1969 rumpelten die letzten Planzüge über den nurmehr kläglichen Rest der 600-Millimeter-Spur, die letzten Abbauzüge zwischen Anklam und Wegezin-Dennin fuhren im Frühsommer 1970.

Zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst ist heute dank des Engagements des eingetragenen Vereins Freunde der MPSB wieder ein Hauch von Schmalspur-Atmoshäre zu schnuppern. Eine günstige Gelegenheit, das Rad der Geschichte um 35 Jahre zurückzudrehen, als auf der Feldbahnspur zum letzten Mal die geradezu riesenhaften vierachsigen Reisezugwagen, von denen heute einer im Friedländer Museum steht, im Planeinsatz waren.

Gemächlich bahnt sich die 99 3361 am 31. Mai 1969 mit ihrem Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) den Weg durch die schier endlosen Felder und Wiesen zwischen Friedland und Wegezin-Dennin. Ihre markante Schiffssirene mahnt bei den Ortsdurchfahrten Menschen und Federvieh, die Gleise zu verlassen.

Nach gut einstündiger Fahrt erreicht 99 3361 pünktlich um 15.07 Uhr Wegezin-Dennin. Die Lok kuppelt ab, wendet auf dem Gleisdreieck und löscht am Wasserkran ihren Durst. Kaum hat der Lokheizer das Absperrventil geschlossen, läuft um 15.34 Uhr aus Richtung Anklam die 99 3462 mit ihrem PmG in den Bahnhof ein. Ihr Personal hat für Wassernehmen und Wenden nur wenig Zeit, denn bereits um 15.45 Uhr muss die Lokomotive mit dem Zug aus Friedland zurück nach Anklam fahren.

Pünktlich setzt sich die 99 3462 in Bewegung. Doch anders als sonst betätigt der Lokführer heute ausgiebig die Dampfsirene. Aus gutem Grund: Es ist der letzte Reisezug, der Wegezin-Dennin in Richtung Anklam verlässt. Zehn Minuten später dampft auch 993361, allerdings in Richtung

Friedland, ab. Die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Eisenbahn hat, so will es die Deutsche Reichsbahn, ausgedient. Der lange Überlebenskampf hat ein Ende. Dass es nur ein wenn auch lange währendes vorläufiges Ende werden sollte, ist zu diesem Zeitpunkt beim besten Willen nicht erkennbar.

Dabei schien das Ende des einstmals bedeutenden Schmalspurnetzes bereits 1945 besiegelt. Die MPSB hatte zwischen 1892 und 1910 ein engmaschiges Streckennetz in der Region, wo Pommern und Mecklenburg aneinander grenzen, geknüpft. Vor allem der Transport von Kohle, Dünger und landwirtschaftlichen Erzeugnissen hatte auf den MPSB-Strecken eine große Rolle gespielt. Aber auch der Personenverkehr war recht ansehnlich gewesen. So hatte die MPSB über Jahrzehnte einen wichtigen Infrastrukturbeitrag geleistet. Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug 2,395 Millionen Reichsmark, wovon der Kreis Anklam als größter Anteilseigner 1,368 Millionen hielt.

Doch im Frühjahr 1945 musste die MPSB ihren Verkehr einstellen. Angesichts des Vormarschs der Roten Armee ordnete die Betriebsleitung am 28. April 1945 die Einstellung an. Einen Tag später marschierten die ersten sowjetischen Verbände kampflos in Friedland ein. Doch das bewahrte die Kleinstadt nicht vor der Zerstörung: Soldaten setzten grundlos die Innenstadt in Brand, die zu rund 85 Prozent in Schutt und Asche versank.

Gleichwohl machten sich die Beschäftigten der MPSB umgehend daran, die Schäden an Strecken, Hochbauten und Fahrzeugen zu beseitigen. Mit einfachsten Mitteln wurden Bahnübergänge, Durchlässe und defekte Fernsprechleitungen instandgesetzt. Bereits ab dem 7. Mai 1945 verkehrte immerhin wieder täglich der für die Versorgung der Bevölkerung so wichtige Milchzug zwischen Friedland →

Foto: Weigel



Imposante Größe auf der 600-Millimeter-Spur: Zwei der ehedem insgesamt acht Reisezugwagen der MPSB stehen 1966 vor dem Wasserturm des Bw Friedland.



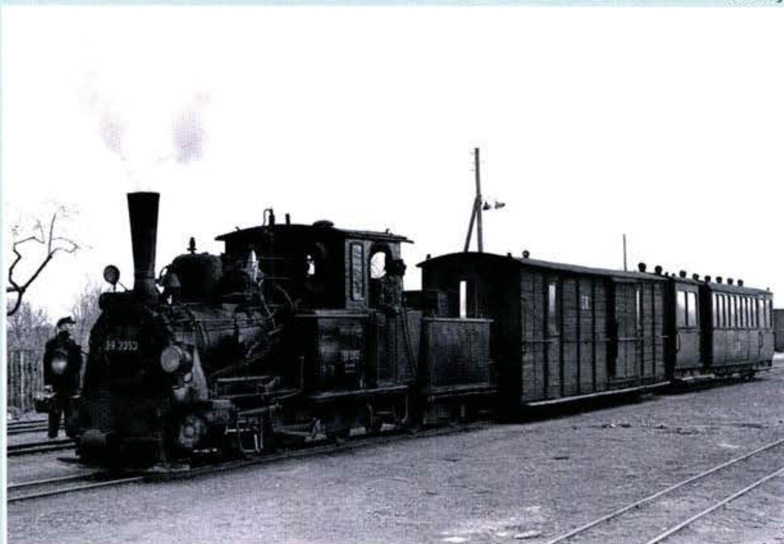
Der Friedländer Wasserturm steht noch immer. Blechschuppen beanspruchen den Platz, wo vor 35 Jahren zum letzten Mal Eisenbahnbetriebsamkeit herrschte.

Foto: Jürgen Krantz



Wegezin-Dennin, 18. August 1966: Die 993361 mit dem falschen Gattungszeichen „G44.3" blieb bis zum Sommer 1970 unter Dampf.

Foto: Weigel

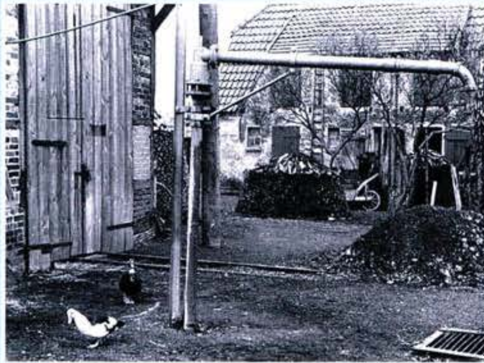


Die im Bw Pasewalk beheimatete, zuletzt vom Lokbahnhof Friedland eingesetzte 993353 hat 1966 einen typischen GmP am Haken.



Wegezin-Dennin heute: Der kleine Lokschuppen ist zwar verschwunden, doch Federvieh geht hier noch immer auf Futtersuche.

Foto: Weigel



Wegezin-Dennin 1966: Zwischen einständigem Lokschuppen und dem Wasserkran tummeln sich Enten in der MPSB-Idylle.

und Jatzke. Auch einige Bedarfsgüterzüge fuhren schon wieder.

Doch die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) hatte mit der MPSB anderes vor: Die Sowjets beanspruchten die feldbahnmäßige Schmalspurbahn einschließlich ihrer Fahrzeuge als Reparationsgut. Infolgedessen beschlagnahmte die SMAD am 12. Juni 1945 die Gesellschaft samt aller Mobilien und Immobilien und bildete zwei Abbaukommandos, die für die Demontage der Gleise sowie das Versenden der konfiszierten Betriebsmittel und Werkstattausrüstungen verantwortlich waren. Für den Schienenabbau wurden täglich zwei Arbeitszüge eingesetzt.

Ingenieur Emmerich, der amtierende Betriebsleiter, versuchte, die Demontage der MPSP zu stoppen. Doch seine verzweifelten Bemühungen blieben ohne jeden Erfolg. Lediglich die Gleise der Strecke Anklam – Dennin – Friedland blieben vorerst liegen, da die Verbindung für die Versorgung der Stadt Friedland und die Anbindung des Anklamer Hinterlandes an den Peenehafen benötigt wurde.

Als letzte Strecke demontierten die Abbaukommandos vom 11. bis zum 20. September 1945 den Abschnitt Friedland – Jatzke. Auf SMAD-Anweisung mussten die Eisenbahner schließlich am 26. September in Friedland 13 Lokomotiven, 50 Güterwagen, einen Personenwagen und 42 Kilometer Gleis auf insgesamt 153 regelspurige Güterwaggons verladen. Anschließend wurde das Material zum Aufbau einer Werkbahn nach Solikamsk im Industrierevier Perm abtransportiert.

Das Fehlen der MPSB hatte sehr schnell negative Folgen für die Wirtschaft der Region und speziell Friedland. Vor allem die Versorgung mit Brennstoffen sowie landwirtschaftlichen Produkten für die Zucker- und Stärkefabrik wurde zum Problem. So reiste bereits am 27. Oktober 1945 eine Kommission des Schweriner Landtags nach Friedland, um die Möglichkeiten für den Wiederaufbau der MPSB zu prüfen.

Auch die SMAD hatte inzwischen die Bedeutung der Schmalspurbahn erkannt und genehmigte deshalb zunächst einmal die Wiederaufnahme des Güterverkehrs zwischen Anklam und Friedland. Schon ab September 1945 konnte daher die MPSB wieder Bedarfsgüterzüge einsetzen.

Der Chef der Sowjetischen Militäradministration in Schwerin teilte schließlich am 7. Januar 1946 der Regierung

Die Strecken der MPSB

Strecke	Länge	Eröffnung	Eröffnung	Einstellung	Einstellung
		P-Verkehr	G-Verkehr	P-Verkehr	G-Verkehr
Ferdinandshof – Friedland	27,1 km 07.11.1947	01.07.1894 07.11.1947	01.11.1891	1945	1945
Ferdinandshof – Uhlenhorst				30.11.1960	30.11.1960
Uhlenhorst – Friedland				29.05.1965	01.06.1966
Friedland – Dennin – Jarmen	34,5 km	01.07.1894	27.09.1892		
Dennin – Jarmen				1945	1945
Friedland – Dennin				31.05.1969	27.09.1969
Bresewitz – Bornthin	7,2 km	-	27.11.1906	-	1945
Bresewitz – Beseritz	4,5 km	-	1893	-	1945
Anklam – Dennin – Janow	27,9 km				
Anklam – Dennin		19.04.1895	19.04.1895	31.05.1969	27.09.1969
Dennin – Janow		-	24.04.1894	-	1945
Nerdin – Medow	7,4 km	-	1895	-	28.11.1906
Dennin – Strentense	9,6 km			-	1945
Dennin – Neuenkirchen		-	01.10.1892		
Neuenkirchen – Strentense		-	24.04.1894		
Uhlenhorst – Gellendin	19,1 km			1945	1945
Uhlenhorst – Schmuggerow		1895	27.04.1893		
Schmuggerow – Gellendin		1895	06.07.1895		
Löwitz – Putzar	4,3 km	-	01.11.1908	-	1945
Anschluss Schwerinsburg	2,7 km	-	27.04.1893	-	1945
Dergibell – Ducherow	4,8 km	-	01.09.1897	-	1945
Anklam – Leopoldshagen	17,8 km			1945	1945
Anklam – Bugewitz		28.08.1896	02.05.1896		
Bugewitz – Leopoldshagen		28.08.1896	28.08.1896		
Dennin – Spantekow	2,7 km	-	07.10.1897	-	1945
Blesewitz – Medow	7,4 km	-	22.09.1905	-	1945
Heinrichshöh – Brohm – Eichhorst	15,1 km			1945	1945
Heinrichshöh – Brohm – Jatzke		1908	04.01.1908		
Jatzke – Eichhorst		-		1928	
Brohm – Rattey	4,4 km	-	15.07.1910	-	1945
Brohm – Groß Daberkow	16,7 km	01.04.1926	01.04.1926	1945	1945

Foto: Jürgen Krantz



18. August 1966, Bahnhof Friedland: Mit GmP 9193 bespannt 993361 einen in jenen letzten Betriebsjahren geradezu stattlichen Zug.

Foto: Jürgen Krantz



Bahnhof Friedland: Mit der Einstellung des Güterverkehrs zwischen Friedland und Uhlenhorst zum 1. Juni 1966 wurden viele Güterwagen überflüssig.

des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit, dass man am Wiederaufbau der Strecken Friedland – Ferdinandshof, Uhlenhorst – Gellendin und Jatzke – Groß Daberkow interessiert sei. Diese Haltung bestätigte am 2. Februar 1946 auch der SMAD-Chef in Berlin-Karlshorst, MarschallGeorgij Shukow. Doch die Mühlen der Militär-Bürokratie arbeiteten langsam, denn erst am 6. Mai 1946 erließ die zuständige Schweriner Kommandantur den erforderlichen Befehl.

Dieser Ukas hatte einen Haken: Die Sowjets stellten noch einmal unmissverständlich klar, dass alle demontierten Schienen und die beschlagnahmten Fahrzeuge Eigenrtum der SMAD seien und nicht für den Wiederaufbau verwendet werden durften. Und die Rote Armee schuf auch gleich weitere Fakten: Bis Ende Mai 1946 wurden noch weitere sieben Lokomotiven, 378 Waggons und Oberbaumaterial für 145 Kilometer Strecke in die Sowjetunion abgefahren; Wert der Güter 3,287 Millionen Reichsmark.

Gleichzeitig löste die SMAD mit ihrem Befehl die MPSB als Aktiengesellschaft auf. Erst am 18. Oktober 1946 übergab der Friedländer Kommandant die Verwaltung der Schmalspurbahn in die Hände der Betriebsleitung.

Für den Betrieb auf der rund 36 Kilometer langen Strecke Anklam – Friedland standen im Sommer 1946 lediglich noch sieben Dampfloks, 25 Personen- und 249 Güterwagen zur Verfügung. Den 65 Eisenbahnern gelang es mit viel Improvisationskunst, den Verkehr wieder aufzunehmen. Zeitgleich organisierte die Betriebsleitung von stillgelegten Anschlussbahnen in der Nähe Oberbaumaterial, dank dessen Einsatzes zunächst am 27. Juli 1946 die Abschnitte Ferdinandshof – Große Wiese (6 km) und Friedland – Friedland Kiesgrube (3,6 km) der Strecke Ferdinandshof – Friedland freigegeben werden konnten.

Ab 1. Januar 1947 unterstanden die Strecken der ehemaligen MPSB der Betriebsdirektion Friedland der neu geschaffenen „Hauptverwaltung Eisenbahnen der Landeseigenen Betriebe Mecklenburg-Vorpommern“. Ab 31. Mai 1947 rollten wieder Güterzüge zwischen den Stationen Friedland Kiesgrube und Schwichtenberg. Der Aufbau des Abschnitts Schwichtenberg – Große Wiese dauerte noch bis zum Herbst 1947. Am 7. November 1947 verkehrten erstmals wieder plangemäß Personen- und Güterzüge auf der Strecke Friedland – Ferdinandshof. Der Wiederaufbau weiterer Strecken scheiterte. *Dirk Endisch/hc*

Teil 3 folgt in einer der nächsten Ausgaben.

Reparationsleistungen kontra Wiederaufbau: Improvisationskunst bei MPSB-Nachkriegsstart gefragt

Foto: Jürgen Krantz



Statt dampfender Loks bestimmen Güterwaggons im August des Jahres 1966 das Bild rund um die Drehscheibe in Friedland, noch der wichtigste Gütertarifpunkt.

Foto: Schaefer



Wie weiland Dornröschens Schloss verbirgt sich der Friedländer Ringlokschuppen 2002 hinter einer immer dichter werdenden Vegetation vor neugierigen Blicken.

Die Insel südlich Indiens hieß bis 1972 Ceylon. Die Briten ließen nicht nur Tee anbauen, sondern errichteten auch mehrere Eisenbahnstrecken. Der heutige Landesname Sri Lanka bedeutet:

Schönes, leuchtendes Land





Sri Lanka ist mit seinen mehr als 65000 Quadratkilometern ungefähr so groß wie Bayern. Auf der Insel, die oft als Perle im Indischen Ozean bezeichnet wird, leben etwa 18 Millionen Menschen. Von Deutschland aus erreicht man Sri Lanka in zehn Flugstunden. Zwar sind Touristen sehr gern gesehen, doch hat der Glanz des Landes durch einen seit Jahren andauernden Bürgerkrieg im Norden einige Kratzer bekommen.

Wer zum ersten Mal auf die Insel kommt, ist überwältigt von Flora und Fauna, den kilometerlangen naturbelassenen Sandstränden und den antiken Königsstädten Polonnaruwa, Sigiriya sowie der alten Hauptstadt Anuradhapura. Die allgegenwärtige Gastfreundschaft der Menschen macht dieses Eiland liebenswert.

Auch dem Eisenbahnliebhaber hat die Insel viel zu bieten: Exotische Strecken, alte Brücken, betagte Flügelsignale und Bahnhöfe, die aussehen, als sei das Old England der vorletzten Jahrhundertwende hier wieder erstanden.

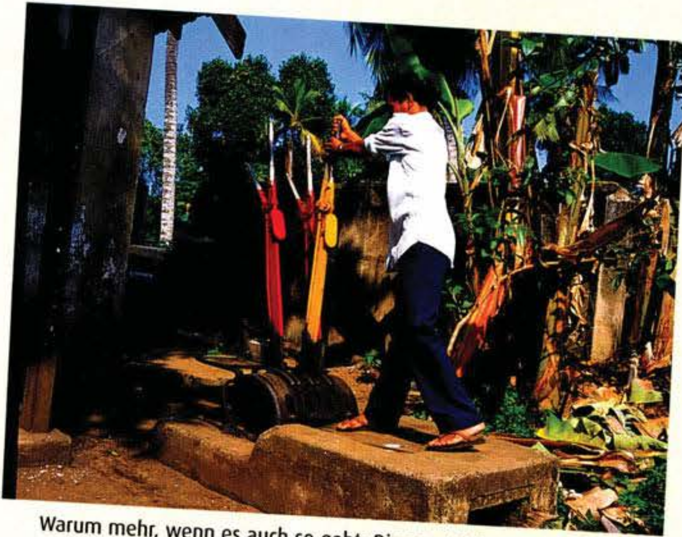
Schon 1845 gründeten die Briten auf Ceylon die erste Eisenbahngesellschaft. Doch erst 1863 begannen tausende Arbeiter, viele vom indischen Festland kommend, für die Strecke von der Küstenstadt Colombo nach Kandy im inneren Bergland die Gleise zu verlegen. Trotz vieler von der Malaria gepeinigter Arbeiter wurde die 115 Kilometer lange Strecke vier Jahre später, 1867, eröffnet. Ab 1895 konnte man mit dem Zug von Colombo an der Südwestküste entlang bis Matara, den südlichsten Punkt der Insel, fahren. Weitere Strecken folgten: 1905 von Colombo nach Jaffna an der Nordspitze, 1914 bis Puttalam und 1927 bis Tricomalee im Nordosten.

Das heutige Streckennetz umfasst etwa 1400 Kilometer, ist meist eingleisig und in Breitspur (1670 Millimeter) angelegt. Die Gleise stammen zum Teil noch aus der britischen Kolonialzeit. Das gilt auch für die Signale, deren alte englische Bauart jedes Eisenbahnerherz höher schlagen lässt. Eine Ausnahme ist Colombos Hauptbahnhof Fort Station, wo der Zugbetrieb mit Lichtsignalen abgewickelt wird. Neben Lokomotiven aus Kanada sind sehr viele Henschel-Loks aus deutscher Produktion zu sehen.

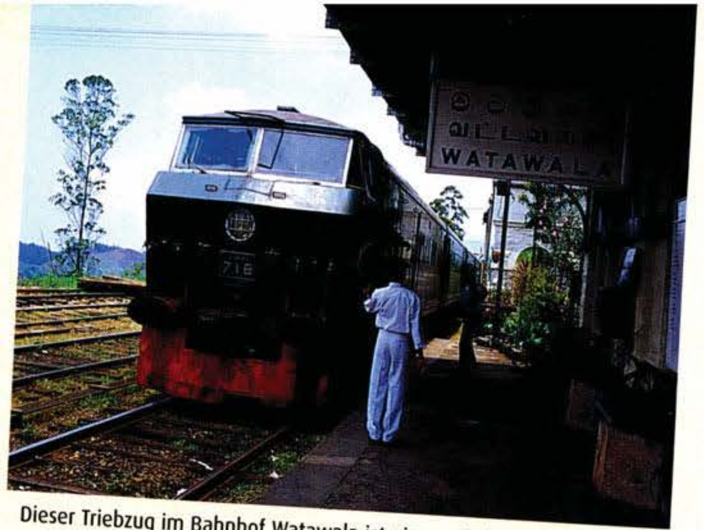
Zwischen Colombo und Kandy fahren seit kurzem Intercity-Züge. Sie sind platzkartenpflichtig und führen einen Speisewagen. Da diese Züge sehr gefragt sind, sollte man sich frühzeitig eine Fahrkarte besorgen. Im Allgemeinen geht eine Bahnfahrt jedoch langsam und reichlich ruckelnd vonstatten. Dafür sind die Fahrkarten sehr

Ein Personenzug kommt aus Kandy und hat den halben Weg zum Zielbahnhof Badulla hinter sich. Er wird noch auf 1850 Meter Höhe klettern.

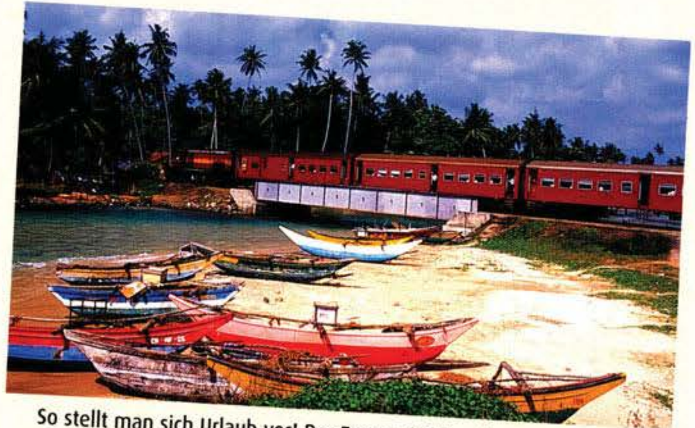




Warum mehr, wenn es auch so geht: Die zum Teil 100 Jahre alten mechanischen Stellwerke erfüllen heute noch ihren Zweck.



Dieser Triebzug im Bahnhof Watawala ist ein sowjetisches Fabrikat und ein Einzelstück. Wohl auch deshalb wird er nur gelegentlich genutzt.



So stellt man sich Urlaub vor! Der Zug nach Colombo überquert mit offen stehenden Türen bei Ahungalle eine der vielen kleinen Brücken.

preiswert und die Strecken überaus reizvoll. Die einheimischen Reisenden sind sehr kontaktfreudig, mit etwas Englisch kommt man schnell ins Gespräch. Mehr noch: Dann wird der bessere Sitzplatz angeboten, oder man wird eingeladen, am einfachen, aber schmackhaften Essen teilzunehmen.

Eine der schönsten Eisenbahnstrecken führt durch das Bergland Sri Lankas, von Colombo über Peradeniya nach Badulla. Auf seinem Weg fährt der Zug durch große Teeplantagen und wunderschöne Rhododendron-Wälder. In den Plantagen winken freundlich Teepflückerinnen. An den Ufern des Maha-Oya-Flusses waschen Menschen Wäsche, andere baden mit Vergnügen.

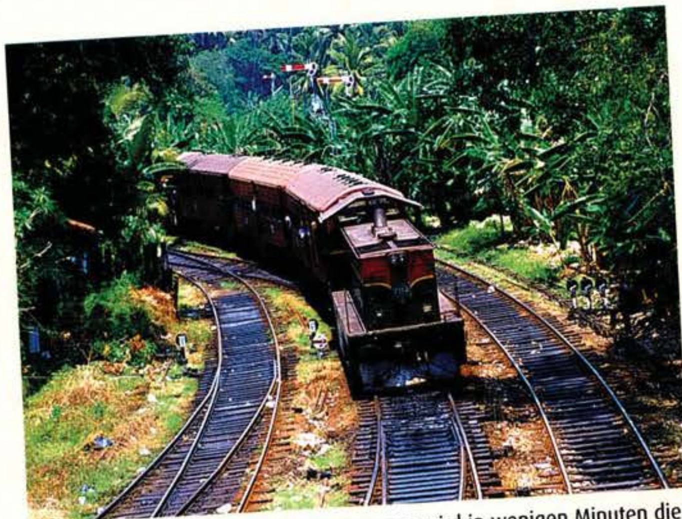
Hinter Pattipola, in einem 1,9 Kilometer langen Tunnel, erreicht der Zug den höchsten Punkt der Strecke: 1850 Meter über dem Meeresspiegel. Bei der anschließenden Talfahrt wird die Kehrschleife Demodora Loop durchfahren. Sie ist der Höhepunkt der Tour; man hat das Gefühl, dass die Lok gleich die eigenen Wagen überholt.

Die Gesamtstrecke wird von drei Zügen am Tag befahren. Der erste Reisezug verlässt Colombo um 5.35 Uhr. Dieser Podi-Menike-Express, auf deutsch Hochlandmädchen, erreicht nach elfstündiger Fahrt den 290 Kilometer entfernten Bahnhof Badulla.

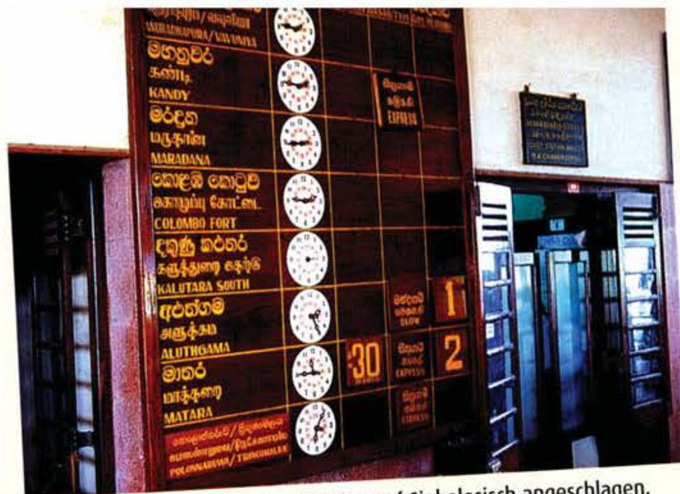
Ebenso großartig ist eine Fahrt von Colombo nach Matara. Die Southern-Railway-Line führt am Indischen Ozean entlang, vorbei an Badeorten mit wohlklingenden Namen: Kalutara, Beruwala, Bentota und →

Ein Zug der Southern-Railway-Line mit Henschel-Lok wird in einer halben Stunde Colombo Fort Station erreichen, rechts der Indische Ozean.



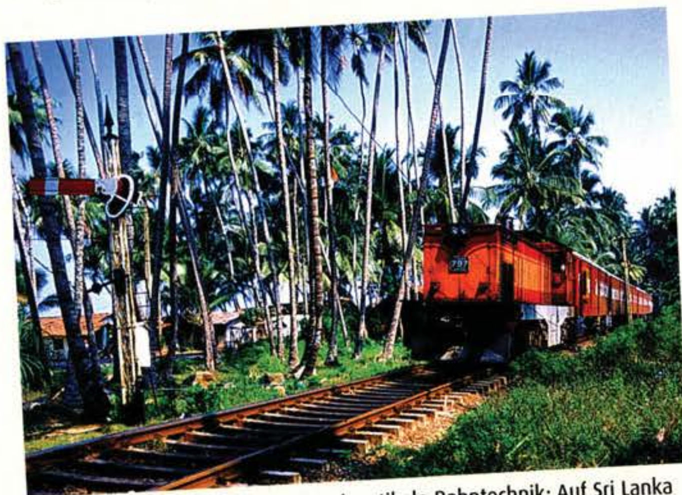


Der aus Colombo kommende Personenzug wird in wenigen Minuten die alte Festungsstadt Galle erreichen. Gut zu sehen ist das Breitspurgleis.



Neben Englisch wird der Fahrplan auf Sinhalesisch angeschlagen. Das Interieur im Bahnhof von Galle lässt die britische Vorzeit erkennen.

Das alte Ceylon bietet mehr als nur Tee: Sri Lanka überrascht den Bahntouristen



Palmenhaine, blauer Himmel und rustikale Bahntechnik: Auf Sri Lanka kommen Urlauber fast aller Interessenlagen auf ihre Kosten.



Das Emblem der Ceylon-Government-Railway ziert noch die Krone des britischen Empire.

Zu den Höhepunkten im „schönen, leuchtenden Land" gehört die Bahnfahrt an der Küste des Indischen Ozeans.



Fotos: A. Schimmelpfennig

Hikkaduwa. Der Blick aus dem Abteilfenster ist ein Fest für das Auge: Weiße Sandstrände werden von Palmen gesäumt und wechseln sich ab mit romantischen Buchten, Lagunen und Flussmündungen. Immer wieder nimmt der Blick auf den Indischen Ozean den Reisenden gefangen.

Nach dreistündiger, niemals langweiliger Fahrt erreicht der Zug das zauberhafte Städtchen Galle. Dessen Stadtbild prägt eine riesige portugiesische Festungsanlage aus dem 16. Jahrhundert. Wer die südliche Spitze der Insel bei Matara ansteuern möchte, benötigt noch eine weitere Stunde Fahrzeit. Hier beeindrucken der schöne Leuchtturm und der Endbahnhof der Ceylon-Government-Railway. Die Südwestroute wird mit acht Zugpaaren pro Tag bedient. Zu empfehlen ist der Frühzug, der Colombo um 6.45 verlässt und Matara um 10.35 Uhr erreicht.

Die Zeit schreitet voran: Im Frühjahr 2001 begann der zweigleisige Ausbau dieser Küstenstrecke. Die englischen Flügelsignale werden durch Lichtsignale ersetzt, eiserne Gitterbrücken aus der Gründerzeit weichen Betonbrücken.

Sri Lanka ist sowohl ein Paradies für Eisenbahnfotografen wie auch für jene, die nur schauen oder ihre Seele an palmengesäumten Stränden baumeln lassen wollen.

Albert Schimmelpfennig/hb

• Verkaufen
• Suchen
• Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Verkaufe meine Eisenbahnsammlung: Kursbücher, Innere Zuglaufschilder, Fahrkarten, etc., Preis nach Vereinbarung, nur Selbstabholer. Keine Schilder, kein Rollmaterial. Tel. Wien (0043/1) 2717915 bis 21 Uhr

N-Diorama auf Ikea-Ivar-Regal, 80 x 50 cm, an Selbstabholer zu verkaufen. Raum 41540. Tel. (0177) 4958 068 ab 18 Uhr

Eine Modellbahnplatte TT 1971, 2 qm, klappbar, ohne Trafo, 4 Loks BR 92, BR 81, T 334, V 36; 6 Personenwagen; 14 Güterwagen. Nur komplett abzugeben für 200,- Euro. Tel. (033233) 80595

Verk. USA Trains NW2 + Calf Unit Union Pacific 480,-; Woodsided Caboose Union Pacific 90,-. Karl Scheidler, Pohlestr. 19, 12557 Berlin

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo-Loks. Liste v. Tel. (08633) 913

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Verkaufe Hefte des Modelleisenbahners ab Jahrgang 1983 und Live-Steam-Lok Frank S von LGB und Aster. Heftepreis 0,50 Euro und Lok 1500,- Euro. Reinhard Rockrohr, Rosa-Luxenburg-Str. 11, 01996 Hosena

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Verk. Spur 0 Zeuke FD 50 zu 320,- Euro; Liebmann BR 64 zu 400,- Euro; Spur H0: E 63, alt in OK + Anl. zu 180,- Euro; Kataloge u. Wiking-Autos unv. Tel. (0371) 3300398 und Fax

www.modellbahnsoftware.de **G**

Spur 0: 3-Leiter-Eisenbahn Märklin, Zeuke, ETS mit umfangreichem Zubehör sowie Blechspielzeug u. Carette-Dampfmaschine. Alles guter Zustand v. Privat an Privat. Tel. (04461) 984276

Verkaufe umzugshalber TT-Anlage, 3,00 m x 0,80 m als eingleisige Hauptbahn mit Nebenbahn u. Schmalspurbahn, Spurw. N mit sehr vielen Extras sowie orig. Oberleitungsbetr., Fahrbetr. analog mit 4 Trafos, 12 Loks, 3 VT neuester Bauart, 40 Wagen, alle wenig Fahrleistung auf ca. 35 m Stand.-Gleis u. 30 Weichen. Noch-Sound-Stat. Preis VB n.B. Tel. (03341) 422920

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug. Div. Typen. FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Tel. (030) 4525966

www.frankenmodell.de Kleinserienweichen H0e, supern + altern v. Loks. Alles zu kleinen Preisen!!!! **G**

Märklin H0 u. andere, 80 Loks, 100 Wagen, 2 P, WP, Trafos, Zubehör, Spur I, 5501, 5502, 5516, 5579, 85504, 85509 u. andere, alles wie neu. Liste vorhanden. Tel. (02202) 33557

H0, Gleichstrom, ca. 350 Loks und Wagen, Fl., Ro., Riva, Lima, Lilip., Hamo, Piko, Gütz., Einschienenbahn Piko, Bücher, Herpa-Autos Ep. III, DDR-Eisenbahn 50er-Jahre. Tel. (030) 7431868 und Fax

Biete diverse russische Modelle H0. Liste frei. Kondratiev, Pf. 780, RUS-199155 St. Petersburg. **G**

LGB-Depeschen Heft 2 - 55, außer Nr. 5 + 9, dafür Nr. 43 + 47 doppelt, gegen Gebot zu verkaufen. Guter Zustand. Tel. (0171) 4348626

Bemo SBB 1401 - 80,- Euro; HAG Dopp. Trakt. 6 - 6 150,- Euro; BLS Lok 4/4 150,- Euro; 4 Hochbord 320 100,- Euro; 1 Rungwg. 35,- Euro; 2 Perswg. 70,- Euro; 1 Waggon 35,- Euro. Rolf Günzel, Bläserstr. 52, 79576 Weil a. Rhein

LGB-Anlg. - 70 m Schienen, 6 Trafo - 3 Sign. + div. Kleint., 16 Loks - Waggon - RHB - 9 Wagen. Vers.-Wert 40 Mille. Unerwünscht Angebote v. Verk. Sammlern. Ernste Angebote unter **Chiffre M-8/39215**

Vitrinen für alle Spurweiten, von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952 **G**

Achtung Sammler! Umfangreiche Wagensammlung H0 aus den Jahren 1960 - heute (z.B. Ehlke-Güterwagen, Piko-Wagen, komplette Schnellzüge von Schicht preuß. D-Zugwagen, Görlitzer Y-Wagen, Fleischmann Preußen 3- und 4-Achser, Röwa Pop-D-Zugwagen, TEE-Züge, Güterwagen - fast das komplette Programm und viele andere), alles fabrikneu, unbespielt und im OK. Liste gegen 1 Euro (Briefmarke). Weiterhin ein umfangreiches Fahrzeug- und Zubehörangebot Märklin-Z aus den 70er-Jahren (heute z.T. nicht mehr lieferbar). Liste gegen 0,55 Euro (Briefmarke). Diverse Fleischmann- / Roco- / Trix-Zugpackungen (+ Ergänzungswagen) für Epoche I (z.B. Fl. 4880 - 488, R. 43025, 4209-11, 4229, 44013, 44499, Tr. 22503 + 21240-42, alles neu, OK. Weiterhin sind noch Fotoserien (Mix aus E-, V-, Dampflok, DR, DB, Ausland, 80 Stück im Format WPK (10 x 15 cm): 10 Euro (inkl. Porto) bzw. 80 Stück im Format 18 x 24 cm: 20 Euro (inkl. Porto) lieferbar. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk, Tel. (0340) 611453 Fax (034202) 78878, axel.mehnert@bahn.de

Wegen Umstrukturierung bieten wir unsere Lagerware zu Sonderpreisen an. Tillig, Lima, Preiser, Brawa, Liliput sowie Gebrauchtware in H0 und N. Diverse Literatur. Liste gegen Briefmarke 1,- Euro. Züge u. Zubehör, Dorfplatz 8, 85599 Parsdorf **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug, Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Märklin Spur 0: Eisenbahn von 1920 - 1940 von Liebhaber gesucht, speziell große Dampfloks, Triebzüge und lange Personenwagen. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich, wenn Sie etwas für mich haben. Tel. (02171) 737492

Rokal TT, Egger-Bahn und Herr/Zeuke: Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen, Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Rehse Spur I: Eisenbahn von 1930 - 1940 gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlung, bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas für mich haben. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich sehr. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Erich Willi Meyer, Beim Born 6, 35713 Wissenbach, Tel. (02774) 912610

Spur-0-Eisenbahn von Rehse, Zeuke, Liebmann, Krauss, Bing, BUB und Märklin von ca. 1930, von Liebhaber gesucht, gerne Loks + Waggons und Zubehör, sowie altes Blechspielzeug, Schiffe, Autos, Kutschen, Puppenherde. Tel. (02171) 737492

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

LGB- und Märklin-Spur-I-Sammlung von Liebhaber gesucht. Gerne umfangreich. Bin seriös und Selbstabholer. Tel. (02171) 737492

Modelleisenbahn und Zubehör aller Hersteller und Baugrößen gesucht. Tel. (02423) 407441

Wir suchen von B & K Teile 1 x 33.008 Ausschlackkanal oder 1 x 33009 Ausschlackgrube, 1 x 33.915 Kranaufbau, bis zu 10 Gelenkwasserkräne, 1 x 33.003 // 10 Untersuchungsgruben. Angebot bitte an Tel. (0221) 9636092 Fax 9636091

Ich suche Märklin 7039 und 7201 Hauptsignal / Anschlussmast. Jürgen Daniel, Aschhooptwiete 23, 25421 Pinneberg, Tel. (04101) 66938

Arnold-Digital 86200/01, Central-Control 86210 Control, 86220 Keyboard neu oder gebraucht zu kaufen gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. (07032) 34792

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin H0: 34155 BR 52; 34171 BR 52. 1911; 34156 BR 26. SNCB; 34159 BR TE-3915 SZD; 83342 BR 111 + Wagen in Graffiti, Kesselw. 2- + 4-achsig; Silow. DB, SNCF, SBB + B; Seitenentladew. CFL, SBB + B; u.a.m. Museumswagen: 1990, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 88, 99, 2000, 01 + 02; Gratisliste vorhanden. Alois Frenninger, Fuchsstr. 2, A-6060 Hall (Tirol), Tel. (0043/5223) 45834 und Fax

Auch auf Epoche-V-Anlagen können Museumsloks fahren! Verk.: 01 150 (Roco); 01 1531-1 (Piko); 58 311 (Roco); 65 1049-9 (Brawa); 204 001 (Hamo). Zweig, Tel. (06104) 65500

Neu! Digital-Decoder supergünstig! Neu! Professioneller Einbauservice! Neu! www.digital-dekoder-shop. **G**

Verkaufe weg. Teilauflösung 2L=: Fleischmann, Roco, Piko, teilw. Sondermodelle, Ep. I - IV. Liste anfordern / Suchliste an: Wendler, Tel. (0172) 1765173 o. gepard@foni.net

Roco H0: Opel-Millenium-Express von 1999 komplett 14 Container-Waggons 4-achsig neu, OVP! Noch nicht gelaufen, nur komplett zu verkaufen. Preis 465,- Euro. Manfred Küster, Tel. (06371) 42659

Lima H0 Lagerposten: Nach Beendigung der Lima-Vertretung verkaufen wir unser restliches Lager zu Super-Sonderpreisen. Fordern Sie eine Liste der Sonderartikel unter Tel. (02129) 93690 oder per Fax (02129) 52218 an. **G**

Schicht: Oberlicht-D-Zugw. 4 x 2. Kl.; 1 x Mitropa 75,-; DDR-Piko: 4-achs. Kühlw. 1 x Interfrigo, 1 x CFR. 1 x Lschwalb. 5 x 2-achs. Kesselw. (Esso, Tega, Schwedt, MAV, B, PnV. Vogel, Tel. (0371) 724014

Märklin H0: 2861, 3087, 2 x 4694, alles neuwertig OVP, zus. 140,- Euro. Für Analogbahner: Größere Anzahl mech. und elektr. Umschaltrelais, Stückpreis 15,- Euro. Näheres: Tel. (06834) 3719

Verk. Teile meiner Modellbahn-Sammlung. Wie z.B. Lima: Henschel-Wegmann-Zug, Piko: Saxonia-Set. Komplette Liste gegen Freiumschl. Michael Frommelt, Breite Str. 14, 06449 Aschersleben, Tel. (03473) 805145

Märklin-H0-Loks 3032 + 3054 + 3065 + 3075 zus. 190,- Euro; Zugpack. 2866: 160,- Euro; 3582: 140,- Eur 3458: 110,- Euro; 338: 140,- Euro; Güterw. der Serie 46 in Top-Zust. Habe noch DRG-Güterw. ab 10,- Euro; UNO-Magazin Spur I Heft 1 - 4: 40,- Euro; SMT-Rollenprüfstand H0: 110,- Euro. Info von Karl-Heinz Siebrecht, Unterdorfstr. 4, 37170 Uslar, Tel. (05571) 913640 ab 18 Uhr

120 2-L-Loks, neu / gebraucht. Liste anfordern. Modellbahnfundgrube An- / Verkauf, Lemförde. Tel. (05443) 2565 **G**

Ihr Wunschmodell haben Sie vergeblich hier und dort gesucht, aber trotz Zeit- und Geldaufwand nicht gefunden? Haben Sie denn schon einmal einen Blick in unsere Liste geworfen? Garantieren können wir zwar den Erfolg nicht, aber unsere jeweils aktuelle Angebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur erhalten Sie kostenlos. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Verk. Roco 63470 My 1116 DSB 100,- Euro; 63060 Lyntog DSB m. Innenbel. 205,- Euro; 63417 V100 DB 95,- Euro. Alles neuwertig. Tel. (07258) 7303 abends

ANKAUF
Loks + Wagen H0

1 x 22515 TE 3915 - H0; 2 x 47899; 2 x 47897 SZD, Wagen, H0. Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036.

Bemo- und HAG-Eisenbahn von Liebhaber gesucht, gerne große Sammlung oder Einzelstücke. Tel. (02171) 737492

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking-Autos; Gerne Sammlungsauflösung, hole ab. Tel. (07308) 921889 ab 18.00 Uhr

Suche Rivarossi K.Bay.Sts.B. 1383 Lok DII, 1048 o. 10488 PT 3/6, 1392 R 3/3, sowie Märklin 2 x Gefolgewagen aus 2880 König-Ludwig-Zug (Auch Tausch gegen 4398 Heiz- und Küchenwagen.) Alles im OK. Arwed Bandorski, Frankfurter Str. 17, 61449 Steinbach/Ts.

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn, 700/800-Serie, Spur 0, Spur I, von 1900 - 1950 sowie Zubehör, altes Blechspielzeug Schuco, BUB, Steiff-Tiere gesucht. Tel. (02171) 737492

Suche in H0-Gleichstrom: E-Loks: nur in roter Lackierung SBB Ae6/6, Re6/6 ggf. Re4/4 sowie ital. 3-Phasenloks. Fax (02365) 12723. Burkhard Menzel, Stargarder Str. 38, 45770 Marl

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Liliput:				◆ 69490 BR 215, Dig. für Mäklin	statt	74,95 €	34,95 €
◆ 105201 BR 52 Ep. III	statt	221,00 €	149,95 €	Kibri Gebäude:			
◆ 105203 BR 52 Ep. II	statt	221,00 €	149,95 €	◆ 9010 Burg Falkenstein	statt	69,50 €	39,50 €
◆ 106213 BR 62, grau, Ep. II	statt	219,00 €	149,95 €	◆ 9896 Betonwerk	statt	67,95 €	29,95 €
◆ 112603 SVT 137, 3-tlg. violett	statt	205,00 €	139,95 €	◆ 4053 Bahnbetriebswerk aus:			
Roco:				9420,9422, 9438, 9457	statt	129,40 €	49,95 €
◆ 63030 ICE TD	statt	339,00 €	169,95 €	◆ 4054 Altstadt-Set aus: 8452,			
◆ 63031 ICE TD Dig. Sound	statt	459,00 €	229,95 €	8469, 8478, 8479, 8480	statt	105,85 €	44,95 €

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01855 Sebnitz:** Modellbahnshop Sebnitz, Lange Straße 58-60;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04299 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz:** Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang Bergstr. 4)
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09350 Lichtenstein:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12203 Berlin:** Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **13088 Berlin-Weißensee:** Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.; Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20095 Hamburg:** Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
- **20099 Hamburg:** Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22305 Hamburg:** Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Modelleisenbahnen Im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Hagenburger Str. 22 a;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **32839 Steinheim-Sandebeck:** Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel:** Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153
- **34134 Kassel:** Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal:** Hobby + Technik
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
- **38165 Essenrode:** Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **38889 Blankenburg:** Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;

- **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
- **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
- **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
- **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

- **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
- **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
- **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
- **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
- **41334 Nettetal - Kaldenkirchen:** Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Trienes, Venloer Str. 6;
- **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
- **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
- **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
- **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
- **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
- **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
- **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
- **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
- **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
- **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
- **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
- **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
- **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
- **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
- **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
- **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
- **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
- **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
- **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
- **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
- **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
- **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
- **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
- **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
- **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
- **49808 Lingen/Wachendorf:** Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

- **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
- **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
- **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
- **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
- **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
- **51107 Köln:** Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
- **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
- **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
- **51469 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
- **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
- **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
- **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
- **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
- **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
- **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
- **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
- **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
- **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
- **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
- **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
- **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
- **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
- **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
- **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
- **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
- **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
- **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
- **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
- **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
- **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
- **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;

PLZ-Gebiet 6

- **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
- **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
- **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
- **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
- **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
- **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
- **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
- **65428 Rüsselsheim:** Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
- **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
- **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
- **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
- **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
- **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
- **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
- **67373 Dudenhofen:** Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
- **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
- **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
- **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
- **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
- **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
- **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

- **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
- **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
- **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
- **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
- **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
- **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
- **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
- **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
- **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
- **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
- **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
- **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
- **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
- **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
- **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
- **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
- **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
- **74747 Ravenstein:** Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
- **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
- **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
- **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
- **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
- **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
- **76437 Rastatt:** BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
- **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
- **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
- **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
- **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
- **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
- **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
- **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
- **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

- **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
- **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
- **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
- **82110 Germering:** Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
- **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
- **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
- **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
- **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
- **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
- **85599 Parsdorf:** Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
- **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
- **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
- **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
- **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
- **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
- **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

- **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
- **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
- **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
- **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
- **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
- **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
- **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
- **94315 Straubing:** Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K, Am Hagen 10
- **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
- **95615 Marktredwitz:** Modellbahn-Börse Hans Hofmann , Kösseinestr. 2;
- **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
- **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
- **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
- **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
- **98527 Suhl:** Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
- **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Obernrohrerweg 4 A;
- **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
- **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
- **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
- **99084 Erfurt:** Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52
- **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
- **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
- **99310 Amstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
- **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
- **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
- **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
- **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
- **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

- **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

- **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

- **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Doval;

China

- **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

- **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
- **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
- **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
- **7315 BB Apeldoorn:** Theo Wentink, Loseweg 39;
- **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

- **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
- **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
- **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
- **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

- **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
- **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

- **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
- **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
- **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
- **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
- **8037 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Rotbuchstr. 73;

Tschechische Republik

- **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
- **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

- **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10

Trix Int.: 22493, 22491, 2432. Hamo: 8302, 8392, 8347, 8370, 8366, 8322, 3809, 3829, 8396 (BR 96), 8369. Flm.: 4011, 4030, 4061, 4065, 4070, 4078, 4086, 4099, 4124, 4130, 417, 4171, 4173, 4175, 4174

Chiffre M-8/39142

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe Lok ab 10,- Euro und Wagen ab 3,- Euro. Anfragen unter Tel. (0174) 9679864 Nur Privat an Privat.

Sammlungsbereinigung! 17 E-Loks, 107 G.- + P.-Wagen, 8 x Zugsets. Liste anfordern gegen 1,10 in Briefmarken. Müller, Luckenwalder Str. 72, 12629 Berlin

Neumotor - Kompletteinbau für TT-DDR-Modelle

BR 23/35; E 94 / BR 254	á € 74,00
E 11, 42; BR 211, 242	á € 79,00
BR 56; E 70	á € 74,00
BR 110, BR 118, BR 130	á € 69,00
BR 81, 86, 92	á € 69,00
MY, M61, B204	á € 69,00
digitalisieren	ab € 59,00

Einschicken -> Umbau auf super Langsamfahrt * hohe Zugkraft * 2 Volt Anfahrspannung

Steffen Meier
Staßfurter Höhe 54 · 06449 Aschersleben
Telefon (0 34 73) 81 46 10

LGB-BEMO

Wir führen: LGB, Bemo, Lenz, Faller, Noch (ESU), Pola, Piko, Vollmer, HMB, Preisser, Busch, Brawa, usw.

L.G.B Extra-Partner

Möller GmbH
Wehrgasse 12, 37284 Waldkappel,
Tel. 0 56 56/2 40, Telefax: 0 56 56/8 60
http://www.modellbau-moeller.de

Geschäftszeiten:
Mo./Di./Do./Fr. 8.00 - 13.00 Uhr u. 15.00 - 18.00 Uhr,
Mittwoch 8.00 - 13.00 Uhr, Samstag 8.30 - 12.30 Uhr

Tillig-TT - Neuwertig! Dampfloks: BR 92 - 65 DR 80,- Euro; BR 81 DRG 80,- Euro; BR 86 - 60 DR 100,- Euro; BR 89 DRG 100,- Euro; BR 56 DR 80,- Euro; BR 01 - 21 DR 100,- Euro; D. Lok - BR 211 DB bl. 80,- Euro; BR 118 DR 80,- Euro Waggon: 13311 2. Kl. DR Ep. III 15,- Euro; 13321 1./2. Kl. DR Ep. III 15,- Euro; 13821 DR 15,- Euro; 13317 Ep. II 15,- Euro; 13621 2. Kl. DR Ep. IV 10,- Euro; 13651 2. Kl. DR 10,- Euro; 13602 GW DR 10,- Euro; 13752 SW. DR 10,- Euro; IV 13616 1./2. Kl. DR 10,- Euro; 13663 Ep. IV DR 10,- Euro; 13615 1. Kl. DR Ep. IV 10,- Euro; 13631 2. Kl. 10,- Euro; 13751 SW. 10,- Euro; 13115 Ep. III DR 10,- Euro; 13125 Ep. III DR 10,- Euro; 13441 Ep. III DR 10,- Euro; 13130 Ep. III DR 10,- Euro; 13131 Ep. III 10,- Euro; 13450 GW. 10,- Euro; Wagenset DRG 01349 40,- Euro; 15520 GW DR 10,- Euro; 15511 GW DR 10,- Euro; 14441 GW DR 10,- Euro; RW. 13620 DR 10,- Euro. Pemsel, 99438 Legefeld. Tel. (0160) 93861328

1 Kast. CCCP 180,-; 1 Kast. Silverline 170,-; 750 Jahre Berlin 100,-; Tourist Expr. 100,-; Zeuke S.J. + 3 Wag. 650,-; Berliner TT S.J. + 4 Wag. + Lok. 300,-; Zeuke Transitus 3-tlg. 120,-; Edelweiß 90,-; Tillig 1 K.V. 218 3 Wag. 140,- + v.A. Tel. (06741) 2769

Unter Dampf!



192 Seiten, 200 Bilder
ISBN 3-613-71204-0 **€ 29,90**

Mehr dazu unter
www.transpress-verlag.de
oder überall, wo es Bücher gibt.



ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche BTTB: BR 110 rot oder gelb, alte Ausführung, auch defekt. Hartmut Krinke, Uferweg 9, 02763 Zittau

Suche Lokgehäuse E 70 (braun, grau oder grün), eventuell auch als Bestandteil einer defekten Lok. Klaus D. Aurada, Duenenstraße 12 a, 17509 Lubmin

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verkaufe alles Piko-N: 2 x BR 65, je 40,- Euro; 2 BR 118, je 15,- Euro; 6-achs Diesellok CFL 35,- Euro; div. P.- u. G.-Wagen, 2- u. 4-achsig je 5,- Euro. Frank Borowansky, Salzstr. 13, 07551 Gera

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche von Arnold 3229 und Flm. vom Merkurzug 8852 sowie kleine Kofferanlage oder Diorama. Michael Nickel, Gartenstraße 14, 31840 Hessisch-Oldendorf

ANKAUF & Sonderangebote
WIR VERSENDEN AUCH AN SIE

TT-Fahrzeuge	**Trabbi + Wartburg + Traktor** incl. Versand	nur €	19,95
	ROBURBUS Kleinserie	nur €	17,95
	Gabelstapler	nur €	10,50
	3 Busse o. 3 LKW	nur €	7,50
	Trabbi: Feuerwehr, Krankenwagen, Post je	nur €	9,95
	10 Lada-Kombi-Autobausätze	nur €	10,95
TT-TILLIG	# 02588 V 100 grün/weiß	nur €	119,95
	Kühlwagen „Club-Cola"	nur €	19,95
	# 02721 V 218 blau/elfenbein	nur €	117,95
BTTB u. a.	BR 130 CSD	nur €	37,50
	El. Bogenweichenpaar	nur €	12,50
	100 gemischte Standardgleise	nur €	29,95
	4 tschech. Wagenbausätze	nur €	22,90
H0-Special	3 Schüttgutwagen m. Ladefunktion	nur €	24,95
	Russ. BOW + 2 Personenwagen	nur €	59,95
	ROCO - off. Güterwg. m. WIKING-Traktor	nur €	14,95
H0-Märklin	Klarsicht Präsentationsbox, Kunstst. 50 cm	nur €	24,95
N-PIKO	6 offene Güterwagen, 2-achs.	nur €	10,95
!!!!!20 N-Autos (Trabbi, Corvette, Käfer, u.a.)		nur €	14,95

Bestellungen, Anfragen, Angebote, Angebotslisten (TT) bei
MICHAS BAHNHOF * AM TAUENTZIEN beim KADEWE
NÜRNBERGER STRASSE 24 A * 10789 BERLIN
Offen: 10.00 - 18.30 Uhr, Samstag bis 15.00 Uhr
Telefon: 030 / 2 18 66 11 * Telefax: 030 / 2 18 26 46
www.michas-bahnhof.de * michas-bahnhof@michas-bahnhof.de

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Suche Modelleisenbahn Spur N, Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Lokoder Bierwagensammlung. F. Gensheimer, Postfach, 66055 Saarbrükken, Tel./Fax: (0681) 700226. **G**

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 92590 40 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

MODELL EISENBAHNEN EULER
Inh. Käthe Euler

Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellbahndigitaltechnik, Modellhäuser und Dampfmaschinen

Fragen Sie nach unseren ständig wechselnden Sonderangeboten!

Grabenstraße 2 • 45479 Mülheim a. d. Ruhr
Telefon (02 08) 42 35 63 • Telefax (02 08) 41 14 07
modellbahneuler@aol.com

Ankauf:
Vogelbusch
Eisenbahn-Arsenal seit 30 Jahren
Berlin-Friedenau
Cranachstraße 9
Tel. 030 - 8 55 43 43

Der "Maßanzug" im Anlagenbau
bezahlbare Einzelanfertigung nach Ihren Wünschen
Planung - Grundplattenbau - Komplettanlagen - Lieferservice - Dioramen
Neugierig? Tel. 030/ 67 06 81 07
Zum alten Dampfross
Modeleisenbahn & Zubehör
Rudower Str. 70 / 12524 Berlin
www.zum-alten-dampfross.de

Werkstatt
Digital- und Livesteam-Service
Ankauf

FRANK'S GARTEN-BAHNEN
Karl-Marx-Strasse 28 · 14532 Kleinmachnow
Fon: 033203/83 671 · Fax: 033203/83 673
E-Mail: franks@garten-bahnen.de
www.garten-bahnen.de

SPUR G (IIm) 1:22,5 LGB eXtra

NEU!
- **Lok-Umbau auf Akku-Funk-Betrieb**
- **komplettes Gleissystem auch vernickelt lieferbar**
- **kostenfreier Versand innerhalb Deutschlands*** (*ab € 50,– Bestellwert)

Informieren Sie sich über unsere aktuellen Sonderangebote!

Gesamt-Preiskatalog u. Sammlerliste gegen 5,- € Schein.
LGB · THIEL · BACHMANN · KISS · LENZ · MASSOTH · DIETZ · POLA G · PIKO G · PREISER · Tröger Modellbahnbeschriftungen · u.a.

Der Lokschuppen Dortmund GmbH

Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de

Bitte besuchen Sie eines der grössten Modelleisenbahnfachgeschäfte Europas, mit ständig wechselnden Schauanlagen, mit guter Fachberatung und günstigen Preisen.

Raritäten und Auslaufartikel im Internet

EUROTRAIN

Modelltechnik – Großbahnen
Inhaber: Klaus Hempelt
Nähe Niederwaldplatz – Oehmestr. 16 – 01277 Dresden
Tel.: 0351/31 00 290 – Fax: 0351/31 00 291
www.hempelt-modellbahn.de
Gartenbahnen und Zubehör
TT-Modellbahnen, Plastmodellbausätze
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10–13 Uhr u. 14–18 Uhr; Sa. 9–12 Uhr

Spur N: Suche Dampflok BR 42.90, 12406 Minitrix. Christian Krakowsky, Lindenstr. 14, 02692 Großpostwitz, Tel. (0179) 8038631

Suche Lokgehäuse von Trix 12904 / BR 54, 12042 / engl. Schnellzuglok, 12048 / Diesellok 216, Untergestell Trix E 103 / 12057, Verkaufe Kataloge: Arnold, Brawa, Kibri, Vollmer, Busch, Viessmann, Herkat, Sommerfeldt u. Modellbahnfachzeitschrift, Preis VS. Wolfgang Kappauf, Tel. (05154) 4397

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Tausche vermietete Eigentumswohnung, Wert ca. 30.000,- EUR, gegen neuwertige H0- oder Spur-I-Sammlung E-Mail: w.kamb@web.de, Tel. (0173) 3075036.

Rehse Spur I: Eisenbahn von 1930 - 1940 gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlung, bitte rufen Sie mich an, wenn Sie etwas für mich haben. Ich bin seriös, Selbstabholer und freue mich sehr. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

PERMO
Bestell ✆: 03876 - 61 30 01

Fertige Modelle 1:87

	€
Moskwitsch	18,90
W50 Viehtransporter	24,95
Viehanhänger für W50	23,50
Bausatz „Viehaufbau" für W50	15,50
Bausatz „Viehaufbau" für Anhänger	15,50
Fahrradset mit Tandem	11,50
TT-Modelle 1:120	
Ostdeutsche **Stallanlage**	19,95
W50 Viehtransporter	21,95
Viehanhänger für W50	19,95
Bausatz „Viehaufbau" für W50	13,95
Bausatz „Viehaufbau" für Anhänger	13,95
Fahrradset mit Tandem	10,50
ADK 80, Fw, NVA oder THW	29,95
Graffiti Bauwagen einachsig	19,50
Zircus Busch Kassenwagen	19,50
Zircus Busch Artistenwagen	19,50
Zircus Busch Toilettenwagen	19,50
Zircus Busch Gepäckwagen	19,50
Zugmaschine W50 Zirkus Busch	14,95

DDR

Bäckerstr. 19 · 19348 Perleberg
www.permo-miniaturen.de

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften

BR	01, 03	88,00 €	BR	75	58,00 €
BR	01, 03 schnell	89,50 €	BR	86	63,00 €
			BR	110	49,00 €
BR	41	88,00 €	BR	118	52,00 €
BR	38	69,00 €	BR	130	58,00 €
BR	52	54,00 €	BN	150	45,00 €
BR	56	69,50 €	VT		36,00 €
BR	64	58,00 €	SVT		59,00 €

Fertigmodelle in Metallausführung
der sächs. Schmalspurbahnen · der Harz. Schmalspurbahnen
Ladegut in versch. Ausführungen der Spurweiten TT, H0, H0e aus eigener Produktion.
Preisliste gegen Einsendung von 2,00 €.

Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · Fax (03 72 6) 70 05 75

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche Eisenbahnen der Fa. Märklin aller Spurweiten, auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete und schnelle Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax **G**

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Spur-0-Eisenbahn von Rehse, Zeuke, Liebmann, Krauss, Bing, BUB und Märklin von ca. 1930, von Liebhaber gesucht, gerne Loks + Waggons und Zubehör, sowie altes Blechspielzeug, Schiffe, Autos, Kutschen, Puppenherde. Tel. (02171) 737492

LGB- und Märklin-Spur-I-Sammlung von Liebhaber gesucht. Gerne umfangreich. Bin seriös und Selbstabholer. Tel. (02171) 737492

Toto's Eisenbahnladen
Ankauf · *Verkauf*
Modellbahnfundgrube
H0-Roco Sonderangebot E17 NEU nur € 99,95
Pestalozzistraße 28
10627 Berlin (Charlottenburg)
Telefon: 030-3 13 51 59 ab 12:30 Uhr

Über 200 Modelle
Vitrinen in großer Auswahl

- Sammler- und Glasvitrinen
- Glasbausysteme und Vitrinen auf Sonderanfertigung

Die hier abgebildete Vitrine bieten wir Ihnen zum Sonderpreis an!

Maße: 80 x 37 x 180 Vitrine auf Rolle u. Schiebetüren
Art. EVI-17
Sockel weiß oder schwarz
330,- € zzgl. MwSt. + Fracht

PRESENTS Vitrinen
Schäferstr. 46 • 59174 Kamen
Tel. (02307) 96 37 91 • Fax 9 10 91 82
E-Mail: catalog@presentsvitrinen.de
www.presentsvitrinen.de

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Suche LGB, Livesteam + Märklin Sp. I, Einzelteile und auch Sammlung. Bitte alles anbieten. Zahle bar und hole auch ab. Tel. (02774) 912610

Modellbahn Wöhlte
N - TT - H0 - LGB extra
Digitalumbau • Reparaturservice
NEU Vitrinen - Maße nach Wunsch
Anlagenbau - Maße nach Wunsch
Am Gewerbepark 1 • 06918 Elster/Elbe
Tel. 03 53 83 / 2 14 38 • Fax 03 53 83 / 2 14 47
www.modellbahn-woehlte.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Verkaufe zahlreiches Digital-Zubehör von Märklin in OK und mit Anleitung, ebenso Modellbau „H0" von Faller Vollmer und Pola. Liste auf Anfrage. Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Handy: (0151) 14059629

www.bahnsteig.de

- **Edelstahlgleise f. Gartenbahnen**
- **drahtlose ARISTO-Walkar. Control**
- **BÖHLER Elektro-Kleinwerkzeuge**
- **ARISTO- und HLW-Gartenbahnen**
- **US-Modellbahn-Literatur**

Büro + Technik Peter Seifert
09306 Milkau bei Rochlitz
Tel. 0 37 37/49 11-0 · Fax 49 11-20
★★★ Autorisierter Fachhandel für ALLE KADEE und MICRO-TRAINS Produkte ★★

Wir sind für Sie da!!!
Modellbahn Saxonia Chemnitz ● Bergstr. 4 - 6

N:	Henschel-Wegmann Zug komplett	379,00 €
H0:	Roco Diesellok ÖBB 2043 (Collection)	145,00 €
H0:	Roco E-Lok 1161 ÖBB	199,00 €
H0:	Trix Spirituswagen	20,00 €

zuzgl. Portokosten 4,00 €

Info: Dipl. Ing. Dietmar Goller · Tel.: (03 71) 3 36 15 41 · Fax: (01805) 0 60 33 43 90 28
Mail: info@modellbahn-saxonia.de · Domaine: www. modellbahn-saxonia.de

Unser Service: Wir versenden/faxen KOSTENLOS unsere Listen über Kleinserienmodelle: bitte Tel. 0 23 31-404453 (Spur Z bis Spur II)

„Unser Angebot heute: Kleinserienmodelle in Spur N und Nm"

FULGUREX	
Ed 2x2/2 Mallt-Lok, schwarz SBB	769,-
Ae 4/8 2 Mot., grün ODER braun je	850,-
INTERMODEL	
Preußische ES 2, braun, Blindwelle	765,-
E 06 03 DRG, grau ODER braun je	865,-
BR 14 031 DRG	915,-
BR 12 7002 DRG	998,-
Württemb. Adh Fotoanstrich	966,-
SPENO Schienenschleifzug, 2-tlg.	519,-
BR 89.2 DRG oder DR je	659,-
BR 89 203 DRG Kobelschlot	685,-
Sächsische VT, grün, Normalschlot	685,-
Sächs. VT grün/schwarz/rot, Kobelschlot	685,-
Ae 4/6 No. 10802 SBB, grün	539,-
Ae 4/6 No. 10810, grün	539,-
Ae 4/6 No. 10810, grün, SBB verwittert	569,-
Ae 4/6 No. 10801, grün, SBB verwittert	569,-
BR 45 003 Deutsche Bundesbahn	690,-
Ae 3/6 III SBB, braun, No. 10265	490,-
SNCF 241 P 1, P 16 oder P 30 je	894,-
Bad IVh in 5 Versionen: Länderbahn, DRG, DB, Fotoanstr. o. Blau (excl.) je	895,-
LEMKE COLLECTION	
4 versch. Länderbahnw.-sets K.Bay.Sts.B je	409,-
dazu passend: Lok C III „Ebelsbach" Torftender/Birnenschlot	765,-
Eisenbahng. „Leopold" tarnf., ggf. mit Adler	259,-
BR 18 201 DR Museumsversion, grün	659,-
BR 02 0201 DR, schw. o. grün je	659,-
BR 18314 DR, schw. o. grün, Öltender je	675,-
BR 02 0314-1 DR, grün, Öltender	675,-
BR 18314 DR, grün, Kohletender!!! (Vorserie)	750,-

BR 05 003 cab forward rot o. grau o. tarnf. je	748,-
LOK 14	
Nm 10002 Gepäcktriebw. Fe 2/2 No. 51	869,-
Nm 13005 Krokodil RhB Ge 6/6 braun No. 413	929,-
Nm 13015 RhB de 2/2 No. 151 Gepäcktriebwagen orange	519,-
Nm 16016 BVZ HG 2/3 „Breithorn" schwarz	649,-
Nm 16017 BVZ HG 2/3 „Breithorn" schw./grün	699,-
Nm 16019 VZ HG 2/3 No. 6 „Weisshorn" schw.	659,-
Nm3 23006 Rio Grande RGS K 27 461 schw.	769,-
MARKS	
diverse PKW und LKW (Liste bitte anfordern)	
Tenderl. BR 70 025 DB oder BR 70 032 DRG je	787,-
4-achsiger Flachwagen mit Flugzeug beladen	86,-
TIRX FINE ART	
12703 S 2/6 K.Bay.Sts.B. grün ODER braun je	849,-
12710 BR 23 001 DRG	1.079,-
12713 Ae 8/14 SBB grün/grau	1.199,-

SINSHEIM
ist bei uns jeden Tag

In Spur I ca. 50 Messing-Handarbeitslokomotiven und ca. 30 Wagen vorrätig.
Ebenso steht eine große Auswahl sehr schöner ***Spur 0*** - Modelle zur Ansicht und zum Verkauf zur Verfügung.
Unser Angebot in H0 umfasst ca. 500 Modelle.
In Handarbeit hergestellte Messingmodelle sind auch eine Geldanlage!!!
Besuchen Sie uns (bitte Terminabsprache)!

Weitere Modelle wie immer im Internet oder bitte KOSTENLOS unsere Listen anfordern: Tel. 02331/404453

Kleinserienprospekte € 20,- mit Warengutschein in gleicher Höhe ● Ankauf ● Tausch ● Inzahlungnahme ● Ratenzahlung möglich ● bitte anrufen und kostenlos unsere Listen anfordern.
Preisirrtum und Zwischenverkauf vorbehalten
www.Lokschuppenhagenhaspe.de
LOKSCHUPPEN HAGEN-HASPE
Ihre Adresse für Kleinserienmodelle: 58135 Hagen · Vogelsanger Str. 36-40
Tel. 0 23 31/40 44 53 · Fax 0 23 31/40 44 51 · D1-Netz 01 71/4 71 56 00
20 JAHRE IHR FACH-GESCHAFT IM NORDEN DES SAUERLANDES 20

A & V und Neuware Eurotrain
Modell- & Garteneisenbahnen Dirk Bertram
LGB-Extra-Händler
Wurzener Str. 4 • 04315 Leipzig
Jetzt auch Märklin und Trix
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 10.00 Uhr - 18.00 Uhr, Samstag 9.00 - 12.00 Uhr
Tel. / Fax: 0341/6994114, Funk: 0170/3502485, E-Mail: mobobertram@aol.com
Gern versenden wir Ihnen unsere kostenlose Gartenbahnpreisliste!

GARTENBAHNHERSTELLER ARISTOCRAFT aus den USA - siehe auch www.aristocraft.com

Aristo		
23000-14	Dash 9 44 CW Diesellok 4 Motor. **nur noch**	**349,99 €**
22500-16	Lil Critter 2-achsige Rangierlok **nur noch**	**89,90 €**
22400-91	SD 45 6-achs. Diesellok 4 Motor. **nur noch**	**299,99 €**
22200-36	Alco RS 3 Diesellok 4-achsig **nur noch**	**229,00 €**
30195	150 cm gerades Gleis, inkl. Verschr. **nur**	**19,00 €**
30030	30 cm gerades Gleis, inkl. Verschr. **nur**	**3,80 €**
30110	R 2 gebog. Gleis 30°, inkl. Verschr. **nur**	**5,40 €**

Diese Preise sind Laden- und Versandpreise. Versandpauschale bis 150,00 € = 7,00 €, darüber = 0,00 €. Bitte fordern Sie kostenlos unsere Preislisten in G oder TT an (telefonisch oder schriftlich).

Scharfenberg-Kupplungen, Piko für VST, 137 und 04 5,- Euro + Porto. Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845

Verkaufe, original in Karton, neuen Märklin Portalkran, Nr.: 76500 für nur 290,- Euro. Tel. (089) 3071291

Diverse Gebäude Schweizer Bauart, fertig montiert. Preis bei Gesamtabnahme 150,- Euro. Aber auch einzeln abnehmbar. Tel. (040) 5241542

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Wir suchen von B & K Teile 1 x 33.008 Ausschlackkanal oder 1 x 33009 Ausschlackgrube, 1 x 33.915 Kranaufbau, bis zu 10 Gelenkwasserkräne, 1 x 33.003 // 10 Untersuchungsgruben. Angebot bitte an Tel. (0221) 9636092 Fax 9636091

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Z-Anlage 2 x 1 m, 35 m Gleis, 19 el. Wei., 5 Kreise, 1 Drehscheibe, 1 Schiebebühne, div. Signale, Häuser, Bäume, Kulisse, Schaltpult, Trafo, Aufstellböcke, VB 600,- Euro. Tel. (03461) 811092

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Gebäudemodelle aus Karton von GleiMo. Download des Monats www.gleimo.de **G**

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Wissen, wo die Züge fahren: Cook Overseas Timetable (abgelaufene Ausgaben) nur 16,- Euro. Alles ungebrauchte Sammlerstücke. Auch viele andere Kursbücher und Eisenbahnkarten. Liste bei: Egon Minikus, Postfach 2226, CH-9001 St. Gallen E-Mail: globuli@smile.ch

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Verkaufe: EK von 1995 - 2003; MM von 1999 - 2003, EM von 1996 - 2003, ME von 1994 - 2003; alle Jahrgänge sehr gut erhalten. Tel. (069) 834965

Wegen Auflösung nochmals reduziert: DB-Beschreibungen, DV, verschiedene Pläne, Kursbücher regional, MEB, EK EM, Sonderhefte, Literatur, Bücher, Kataloge, Kalender, Verschiedenes. Mehrseitige Liste anfordern von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Modelleisenbahner - DDR Jahrg. 53 - 61, geb. je 18,- Euro; Jahrg. 62 - 67 ungeb., je 15,- Euro; 8/94; 12/94; 4/98, versch. Baupl. VP. Alles per Abholung. Tel. (037206) 84457 Frankenberg/Sachsen

1. Kursbücher der Deutschen Reichsbahn von 1948 bis 1977. 2. Großer Atlas der Eisenbahnen von Mitteleuropa XVII. Auflage von 1910. 3. Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas von 1939 (Früher Dr. Koch's Stationsverzeichnis). **Chiffre M-8/39241**

Verkaufe: Das Archiv der Deutschen Dampflokomotiven von 1848 - 1965. 4 Ordner mit vollständigen Karten für 50,- Euro. Tel. (040) 5241542

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Transpress: Privatbahnen in Österreich von Christopher Mackinger und Wegenstein dringend gesucht. Tel. (0711) 542573 oder (07231) 89689

Modellbahnanlagen 2, Transpress, Ende 60er-Jahre; ME 10/63; 10/64; Material üb. Bergfelde (MEB). Thomas Zach, Wilkestr. 12 a, 03172 Guben E-Mail: tomzach@web.de

Suche Märklin-Katalog 1960/61 und 1965/66, nur neuwertig, mit Gutschein! Kauf oder Tausch gegen andere Märklin-Kataloge! Hubert Nadig, Zunfthausgasse 5, 88239 Wangen Allgäu

Suche Hugo Marggraff: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (Nachdruck), Stuttgart 1982. Albert Mühl: Die Pfalzbahn, Stuttgart 1982. EJ-Archiv Bayern-Report Nr. 8. Arwed Bandorski, Frankfurter Str. 17, 61449 Steinbach/Ts.

DSG-Betriebszeitungen - kurz BZ genannt und Monatszeitschrift "Die Bahnhofsgaststätte". Die BZ erschien ca. 1972 - 1990 und die andere von 1953 - 1976. Auch leihweise angenehm, gegen Bezahlung. Also frisch ans Werk, suchen Sie - nur Mut. Fritz Kocks, Mozartstr. 5, 45478 Mülheim, Tel. (0208) 54566

Suche „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1952 - 1973, als Einzelhefte oder gebunden. Horst Büllesfeld, Am Alten Dorf 32, 92637 Weiden / Opf.

VERKAUF
Fotos + Dias

Fotos aus den Jahren 1990 - 2004 von Fahrzeugen der DR, DBAG u. Privaten (kein Dampf). Liste gegen Freiumschlag (1,- Euro) bei: Bodo Braun, Friesenstr. 1, 14776 Brandenburg

JPEG-Eisenbahn-Foto CD, 1499 Fotos E-Loks, Diesel, Dampfloks, 1988 - 2004 unterschiedliche Betriebsnummern, 15,- Euro. Detail-Infos unter rentierschlitten@yahoo.de

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche Filmaufnahmen der bulgarischen Museumsdampflok 01.23 sowie von div. spanischen Dampflokomotiven. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

Suche ständig Fotos u. s/w-Filme von DR-Bahndienstfzg. u. Bauzugwgn. Bitte alles anbieten. Tel. (036202) 20234 und Fax (Schubert)

Suche Fotos von BR 56.20 G8.2 DR aus den Jahren 1968 - 70. Thomas Anders, Sagarder Weg 6 C, 01109 Dresden Tel. (0170) 2007226, Fax (0351) 8908179

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-8/38921

URLAUB

Im Norden oben, Ferieninsel Nordstrand, schöne Ferienwohnung bis 4 Pers., Terrasse, Rasen: Garteneisenbahn mitbringen. Tel. (040) 382892 und Fax **G**

Norden-Norddeich, ruhige Ferienwohnung für 2 Personen 35,- Euro. Tel. (04931) 167245 **G**

Zittauer Gebirge - Bahnfreuden im 3-Länder-Eck D/CZ/PL mit 6 Bahngesellschaften. Gemütliche Fewo für 2 Personen 24,- Euro/Tag. Tel. (0162) 6517933, ab 18 Uhr **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de **G**

Fewo, Rügen, Waldlage, 5 km vom Wasser u. Kleinbahndepot Putbus bei Spur-I-Eisenbahner, 2 Z., Bad, Miniküche, sep. Eingang, Neuausbau, 30 - 40 Euro/Tag. N. Verhein, Tel. (038301) 88129 n. 20 Uhr. **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete Fewo für 2 - 5 Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (039455) 494 www.fam-august.de **G**

Ostfr. Nordsee, Nähe Norden, komf. Fewo - super Ausstattung - ab Nov. Angebotswo. Info: www.ferienwohnung-kaiser.com oder Tel. (02381) 26876 Hausprospekt anfordern. **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal, komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, max. 3 Pers. - Fewo pro Nacht 35,- Euro. 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 **G**

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de **G**

DIES + DAS

Suche alte Eisenbahnfahrkarten, nur Pappfahrkarten. Fritz Thierfelder, Obere Hauptstr. 39, 09392 Auerbach

Originale Sammlerstücke von Lok- und Waggonfabriken ab 1820 bis 1990 abzugeben. Auch Medaillen der DR-Bahn. Solange der Vorrat reicht. Tel. (0043-3136) 52487

Suche Dampflokschilder gegen sehr gute Bezahlung 95001 - 95002 - 95007 - 95006 - 95013 - 95031 - 9500 942048 - 541579 - 541725 - 981026 - 44124 - 44181 - 421409 - 42870 - 98834 - 981040 - 581044 - 75524 - 70083 - 541711 - 82040 - 82041 - 981026 - 39232 - 85003 - 85006 - 01240 - 10518 - 01528 - 38351. Fritz Reichold, Gründaugasse 1, 63505 Langenselbold

Vater + Sohn suchen H0/H0e-Mater. / Zubehör aus DDR-Prod. sowie alles aus dem Erzgeb. (Postkarten, Lit., Holzsachen). Udo Wallnig, Am Zuckerberg 21, 35043 Marburg

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

Weil Originale äußerst selten und schier unbezahlbar sind - hier die Idee, Ihre kulturhistorische Sammlung realitätsnah zu erweitern: Seitenansicht DR-Lokführerhaus: Ausschnitt - ca. 95 x 55 cm aus 2,5-mm-Eisenblech, schwarz seidenglänzend lackiert. Eine originalgetreue Nietenreihe an der Oberkante unterstreicht den typischen Dampflok-Charakter. Mit Hoheitszeichen ca. 70 cm. Eine bestechend gelungene Replik als zeitgeschichtliches Dokument. Alu-Guss massiv, professionell handgefertigt nach Original-Zeichnung vom Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1938. Inkl. 2 rückseitiger Wandhaken. Ges.-Gewicht: ca 15 kg. Seitenansicht DR-Reisezugwagen: Wie oben, jedoch flaschengrün, seidenglänzend lackiert, entspr. Farbton der damaligen Zeit sowie mit den Versalien „DR". Näheres: Hans-Friedrich Weissbach, Goldbachstr. 37, 37269 Eschwege

Suche: DR-Lokführertasche + alles über DR-Loks 112536-8, 112537-6 u. 112542-6 auch DB AG. Bernd Lange, Zwischen den Eichen 7, 24848 Klein Bennebek, Tel. (04624) 802728 + (0170) 4345036

Diverse Feldbahnfahrzeuge Spurweite 600 mm zu verkaufen. Tel. (03696 5) 64266

Verkaufe div. Eisenbahzubehörteile von DR, u.a. Petroleumschlusssignal, Streckenfernsprecher, Lokbücher Kesselbücher, Lokschilder, Fabr.-Gatt.- u. -BW-Schilder.
Chiffre M-8/39204

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minirex, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Wall + Kristandt. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen Unkostenerstattung 2,80 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Biete echtes Loksch. V180 DR Ep. III, suche echtes Loksch. DR Ep. IV. Mathias Zeuge, Tel. (030) 6512142 oder matthias.zeuge@gmx.de

Gesucht: Kranbilder im Original bzw. Kopien mit Angabe der Fahrzeugdaten. Auch von Sonderspezialwaggons. Tel. (09721) 721771

TV-Produktion sucht begeisterte Modelleisenbahnbauer/Innen jeden Alters. Interessante Persönlichkeiten die durch ihr Hobby Spannendes, Witziges, Skurriles in ihrem Verein, im zwischenmenschlichen Bereich erlebt haben und ohne Scheu aber mit viel Zeit vor der Kamera darüber berichten wollen. Kontaktaufnahme mit kurzer Vita, wenn möglich Foto, unter: info@defacto-tv.de **G**

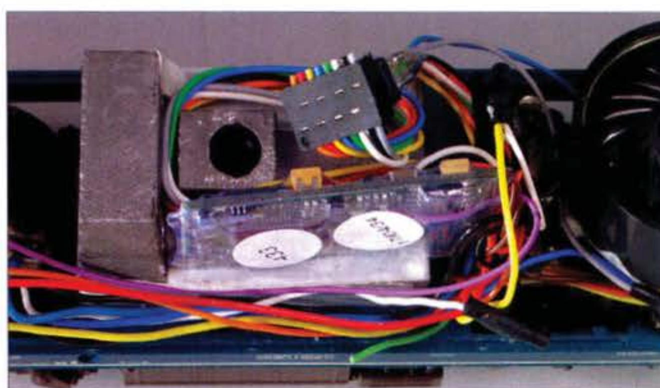
BÖRSEN + AUKTIONEN

25. Ramsteiner Modelleisenbahnbörse: 24. Okt. 04, Haus des Bürgers, 10 - 17 Uhr. Alle Spuren. Anmeldung erforderlich. MBF Westpfalz / Küster. Tel. (06371) 42659 **G**

Organ-Tausch

Alte Fleischmann-H0-218 erhält einen ESU-Soundbaustein.

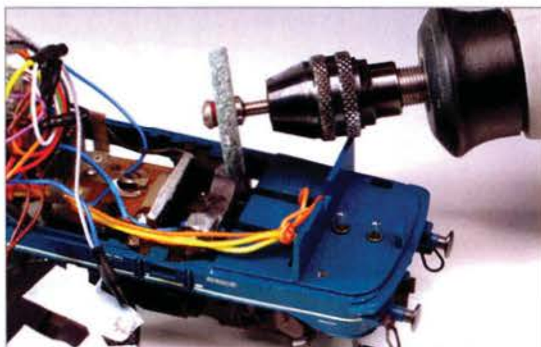
Dass die Größe des Lautsprechers unmittelbaren Einfluss auf die Glaubwürdigkeit von Fahrzeuggeräuschen hat, dürfte klar sein. Darum sollte der in dem Unter-der-Lupe-Beitrag auf Seite 76 vorgestellte Loksound-Decoder von ESU (Art.-Nr. 52433, BR 218) mit dem für H0 größtmöglichen Lautsprecher (Durchmesser 28 mm) kombiniert werden. Eine nicht mehr ganz taufrische, gebraucht gekaufte Fleischmann-218 (damals mit Schienenreinigungseinrichtung ausgestattet) aus den 80er-Jahren bot sich zum Umbau an. Da der Vorbesitzer die Lok bereits für den Digitalbetrieb umgerüstet hatte, entfiel ein Austausch des Motorschilds. Dass er bei der Umrüstung andere Kabelfarben als die gängigen wählte, vereinfacht den Anschluss des neuen Decoders nicht gerade.



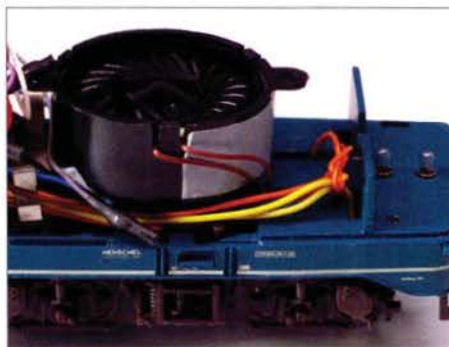
Fotos (3): Frickel

Der Decoder steht senkrecht auf dem Gewichtsblock.

Um den Decoder später ersetzen zu können, erhält die Lok einen Kabelsatz mit achtpoliger Digital-Schnittstelle, den ESU unter der Artikel-Nummer 51950 anbietet. An die Stelle des Motors zur Schienenreinigung tritt der Lautsprecher. Die Befestigung des Schienenreinigungs-Motors wird nach dessen Ausbau um etwa 3 mm gekürzt. Der Decoder findet stehend auf dem Gewichtsblock Platz und wird mit doppelseitigem Klebeband dort befestigt. Lediglich die mittleren Verbindungsstege der Maschinenraum-Verglasung im Gehäuseoberteil müssen weichen. Den Lautsprecher fixiert man mit Sekundenkleber auf dem Drehgestell. *Jochen Frickel*



Mit dem Schleifaufsatz der Kleinbohrmaschine nivelliert man die zuvor abgesägten ehemaligen Motoraufnahmen.



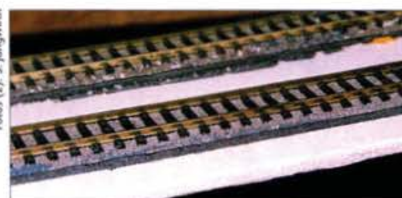
Der Lautsprecher hat nun genügend Bewegungsfreiheit beim Schwenken des Drehgestells.

Dämm-Stoff

Mit Dichtungsband geht es Fahrgeräuschen an den Kragen.

In Baumärkten besorgt man Dichtungsband von Knauf und doppelseitiges Klebeband. Das Dichtungsband ist 7 cm breit und 15 m lang und wird gerollt verkauft. Für die Baugröße N wird das Band in Längsrichtung geteilt. Mit der klebenden Seite nach unten verlegt man es auf der Trasse. Da das Dichtungsband sehr gut haftet, sind spätere Korrekturen kaum möglich, es sei denn, man zieht es ab und klebt einen neuen Streifen auf. Die Schienen fixiert man mit passend geschnittenem doppelseitigen Klebeband. Nageln sollte man die Schienen nicht, da sonst die den Lärm reduzierende Wirkung dahin wäre, weil die Nägel eine Geräuschbrücke bilden würden. *Stefan Jungwirth*

Fotos (2): S. Jungwirth



Bei Fleischmann-N-Gleisen kann man mit Nachschottern das Gleisbett vorbildgerechter gestalten.

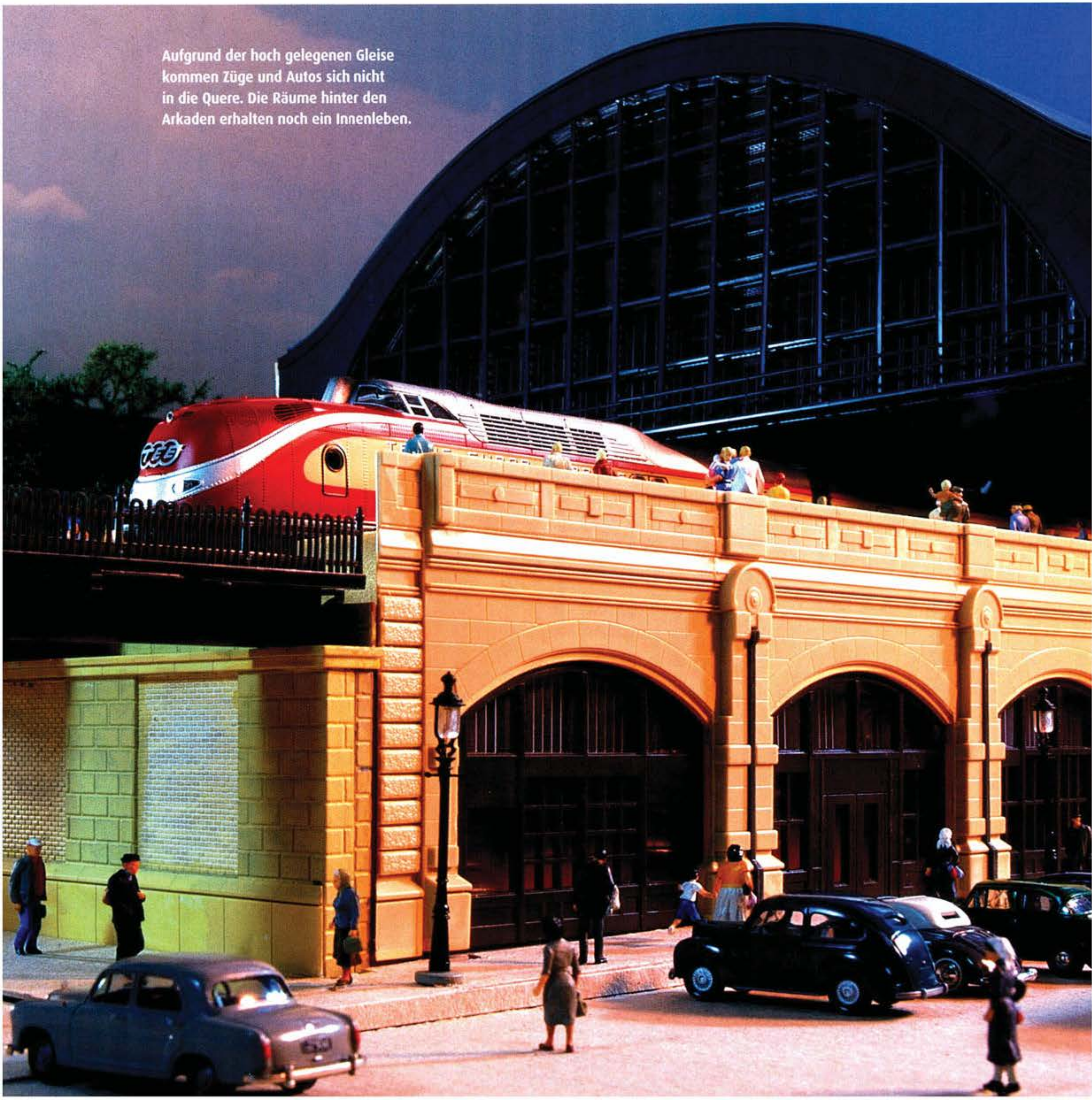
Die Gleise werden mit doppelseitigem Klebeband auf dem Dichtungsband fixiert.



Gutes Geld für Ihren Tipp

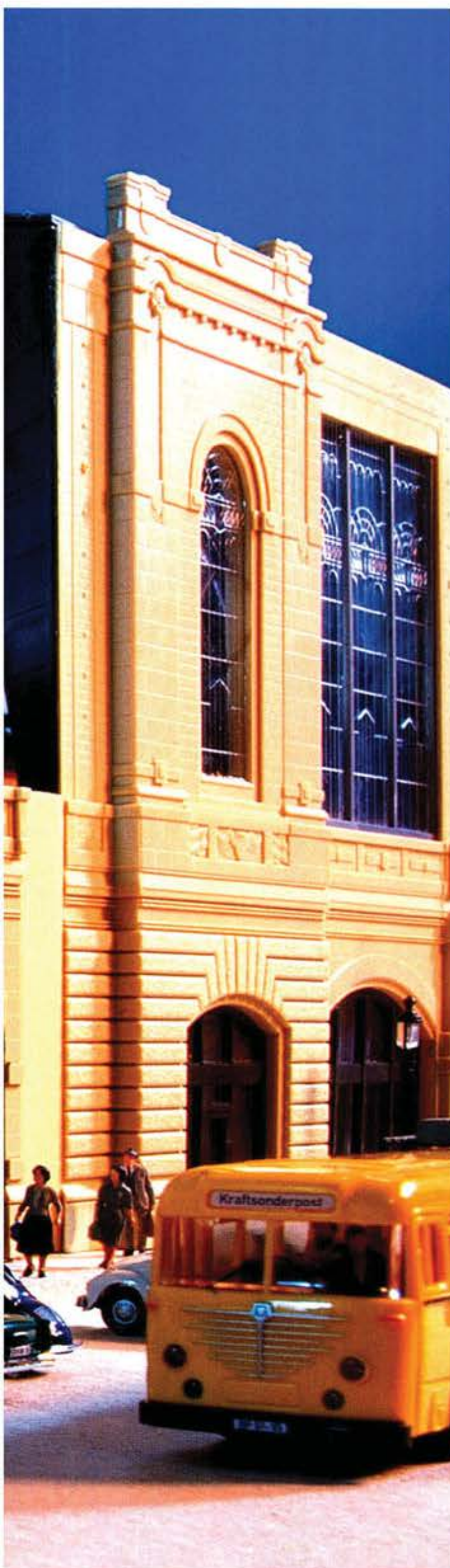
Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

Rank und schlank



Aufgrund der hoch gelegenen Gleise kommen Züge und Autos sich nicht in die Quere. Die Räume hinter den Arkaden erhalten noch ein Innenleben.

HO-Modelle von Großstadtbahnhöfen sind bislang Mangelware gewesen. Der Bahnhof Dammtor von Trix schließt auf überzeugende Weise diese Lücke.



Hamburg – nicht umsonst trägt diese Stadt auch den Beinamen „Tor zur Welt". Der wichtige Hochseehafen trägt seinen Teil zu diesem Titel bei, aber Hamburg hat auch noch Tore ganz anderer Art zu bieten. Eines, das für Modellbahnfreunde einen besonderen Reiz hat und mit Sicherheit schon lange auf Wunschzetteln stand, ist der Bahnhof Dammtor.

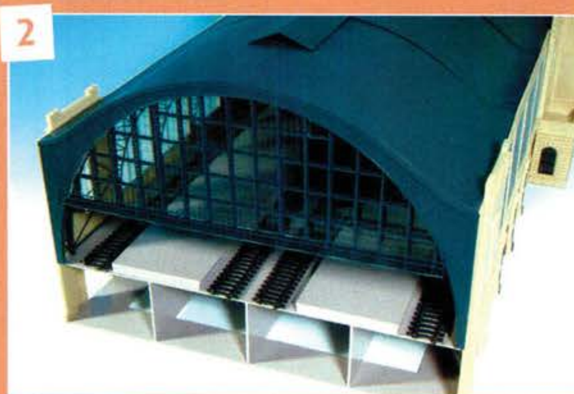
Trix hat das imposante Bauwerk in zwei Bausätzen auf den Markt gebracht. Zusammengebaut ergibt sich auf der Modellbahnanlage ein beeindruckendes Ensemble eines viergleisigen Durchgangsbahnhofs, der mühelos großstädtisches Flair verbreitet.

Der Bausatz des im Original in den Jahren 1901-1903 mit Jugendstil-Elementen erbauten Bahnhofs bietet mit seinen Sandsteinfassaden dem Modelleisenbahner eine vorzügliche Kulisse, um von der Epoche Ic bis in unsere Tage hinein Bahnbetrieb zu verwirklichen. Das Modell gibt den Bauzustand wieder, der dem Aussehen des Originals zu Anfang des 20. Jahrhunderts entspricht. Die weitgehende Maßstäblichkeit des Gebäudekörpers weiß sofort zu gefallen.

Wie auch bei einem echten Gebäude üblich, wird natürlich zuerst das Fundament gesetzt. Das ist bei diesem Bahnhof recht schnell erstellt, da das Untergeschoss, auf dem später die Gleise liegen, hauptsächlich aus Platten besteht, die einfach stumpf aneinander geklebt werden müssen. Hierbei kann die Stabilität an den Stoßkanten durch das Dahinterkleben von kleinen Plattenreststücken deutlich erhöht werden. Doch Vorsicht: Schon vom ersten Moment an ist Präzision gefragt. Eine kleine Unsauberkeit am Anfang kann sich bei einem Modell dieser Größe sehr schnell zu einem Problem auswachsen. Denn am Ende muss eine große Halle errichtet werden, die auf einem präzise zu- →



Das Innenleben des Untergeschosses ist einfach gehalten. Die Stoßkanten der Platten sollten stabilisiert werden.



Das Untergeschoss mit den großzügigen Hohlräumen wird ohne Gegenmaßnahmen zum unerwünschten Schallkörper.



Hinterkleben mit stabilen Kunststoffleisten bringt ein verbogenes Fassadenteil wieder in die gewünschte Form.



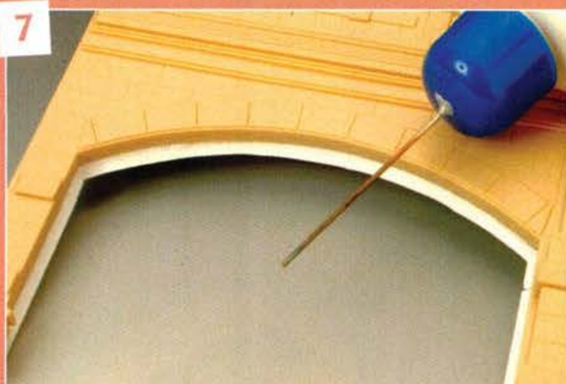
Das Bemalen der feinen Fensterstege mit einem wasserfesten Marker hebt die filigrane Struktur ganz deutlich hervor.



Kunststoffleisten bringen den aus mehreren Teilen bestehenden Seitenflügeln die wünschenswerte Stabilität.



Eventuell vorhandene Fugen werden mit Nitrospachtel verfüllt, um eine glatte, geschlossene Wandung zu erhalten.



Die Wandstärke der Untergeschossarkaden wird mit zugeschnittenen Polystyrolstreifen dem Original angeglichen.



Der Einblick in das Halleninnere offenbart, wie feingliedrig der scheinbar so massige Gebäudekörper tatsächlich ist.

sammengefügten Untergeschoss aufsitzt. Hier könnte es dann zu Passungenauigkeiten kommen, die später nur noch mit großem Aufwand oder gar nicht mehr zu korrigieren sind.

Betrachtet man die Art und Weise, in der das Untergeschoss aufgebaut ist, dann wird schnell klar, dass es sich angesichts des gewaltigen Hohlraums um einen unerwünschten Schallkörper handelt. Jeder Zug, der später darüber rollen wird, erzeugt automatisch eine markante Geräuschkulisse. Um das zu vermeiden, kann man zum Beispiel die Hohlräume mit schalldämmendem Material ausfüllen.

Andererseits stellt sich die Frage, warum der Unterbau für diese Geschossebene nicht gleich komplett aus Holz ausgeführt werden sollte. Die Tatsache, dass die Gleise im Bahnhof schon hochgelegt sind und damit außerhalb des Gebäudes entsprechend hohe Anschlüsse zu installieren sind, legt es nahe, den Unterbau samt Anschlüssen gleich in einem Stück aus Holz zu bauen. Um die passenden Maße für diese Eigenkonstruktion zu bekommen, kann der Grundrahmen als Schablone benutzt werden, um die Außenmaße des Bahnhofs auf der Anlage festzulegen. Damit erhält man eine Linie, an der entlang die Fassadenteile korrekt aufgebaut werden können. Der tragende Holzkörper, auf dem später die Gleise verlegt werden, und der die Distanz zwischen Boden und oberer Etage überbrückt, sollte etwas schmaler als das Gebäude selbst gehalten werden. Damit hat man die Möglichkeit, im Bereich der Arkaden durch eine entsprechende Bemalung im Inneren eine glaubwürdige Tiefe zu erzeugen.

Wer will, kann eventuell entsprechend dem Zustand des Bahnhofs in der gewählten Epoche sogar noch eine Inneneinrichtung hinter den Arkadenfenstern platzieren. Deren Höhe orientiert sich an den Bausatzmaßen. Es sollten allerdings abzüglich die Dicke der oben als Abschluss aufzusetzenden Abdeckplatte für den Gleisbereich berücksichtigt werden. Für deren Zuschnitt bietet sich die aus dem Bausatz stammende Abdeckplatte des Unterbaus als Schablone an. Zu beachten ist, dass die originale Abschlussplatte aus bis zu 18 Teilen zusammenzusetzen ist. Um präzise Maße abnehmen zu können, müssen die Einzelteile absolut exakt miteinander verklebt werden. Wer die weiter unten beschriebenen verstärkten Fassaden einbauen will, muss natürlich bereits jetzt erforderliche Aussparungen im Holzunterbau berücksichtigen. Als Werkzeuge sind ein Anschlagwinkel, ein großes Geodreieck, Bleistift, Stahl- oder andere maßhaltige Lineale, Messschieber, Stechzirkel und natürlich Holzbearbeitungsgeräte wie eine Kreissäge, mit der millimetergenaue Schnitte ausgeführt werden können, sehr hilfreich.

Im nächsten Bauschritt widmet man sich den Fassaden. Bei der dünnen Wandstärke dieser Bauteile kann es durchaus vorkommen, dass das eine oder andere Teil sich in der Verpackung etwas verzogen hat und nicht mehr exakt passen will. In diesem Fall sind Korrekturarbeiten nötig. Eine Möglichkeit ist, das Bauteil mit aller gebotenen Vorsicht zu erwärmen und zu versuchen, es wieder zurecht zu biegen. Eine andere besteht darin, das Teil im später nicht mehr sichtbaren Bereich mit massiven Kunststoffleisten zu hinterkleben, um es wieder in Form zu bringen. Um die gewünschte Stärke der Leisten zu erreichen, wird eine entsprechende Anzahl von Platten aufeinandergeklebt und unter Druck getrocknet. Danach werden sie mit einer kleinen Tischkreissäge zugeschnitten.

Bedingt durch die Art und Weise, wie die Glasflächen des Modells in die Fassadenteile integriert werden, sollte man sich bereits frühzeitig Gedanken darüber machen, ob man die Metallverstrebungen, die bei Glasflächen dieser Größe im Original unerlässlich sind, auch im Modell farblich gestalten und so hervorheben will. Es braucht dazu einen schwarzen, wasserfesten Permanentmarker mit einer feinen Spitze, viel Zeit, Geduld und eine ruhige Hand. Der nicht geringe Aufwand lohnt sich aber allemal.

Die Fassadenteile, die sich rechts und links vom Hauptportal befinden, sind für ihre Länge, insbesondere wenn der Bahnhof in voller Größe gebaut werden soll, von zu geringer

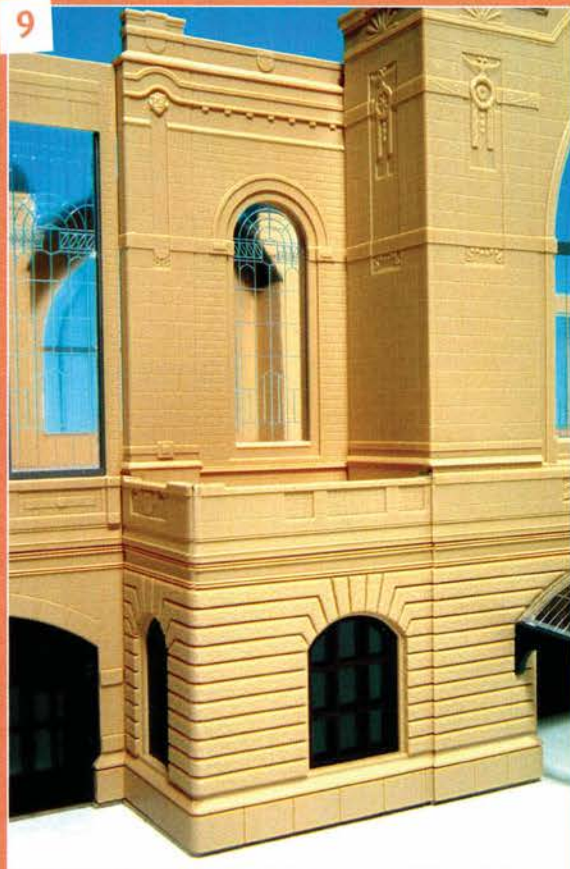
Platzsparend und doch maßstäblich: Hochbahn-Bahnhof

Wandstärke. Das bedeutet, dass auch die möglichen Klebeflächen recht klein sind. Da die Fassaden überdies aus mehreren Teilen zusammengesetzt werden müssen, kann es passieren, dass sie eventuell nicht ganz plan sind. Dem kann entgegengewirkt werden: Im Bereich zwischen den Arkadenbögen und den kleinen Nasen, die bei der Verwendung des originalen Unterbaus als Auflagepunkte für den Hallenboden dienen, ist genug Raum, um eine massive Kunststoffleiste einzusetzen. Dadurch gewinnen die Außenwände an Stabilität.

Nun müssen die Fassaden und der vorbereitete Unterbau zusammengefügt werden. Die horizontalen Platten, die sich labil am Rand des Hallenbodens befinden, können durchaus der Schwerkraft folgen und nach unten hängen. Sie müssen nun auf den kleinen Haltenasen, die sich auf den Innenseiten der Fassadenteile befinden, abgelegt und dann endgültig festgeklebt werden. Zu dieser Arbeit empfiehlt sich die Inanspruchnahme einer zweiten Person, da man der großen Teile alleine nur schwer Herr wird.

Die helfenden Hände sind auch bei der Montage der zwei großen, halbkreisförmigen Glasflächen, mit denen die Halle an ihren Enden abgeschlossen wird, nicht fehl am Platze. Zu den Glasflächen gehört jeweils ein Gitterwerk, das zusammenzustecken ist. Aber bitte mit Vorsicht vorgehen: Manche der durchzusteckenden Teile können problemlos durchgeschoben werden, andere wiederum müssen an den Kanten abgeschliffen oder -geschabt werden, um einwandfrei zu passen. Die Glasfläche lässt sich bestens als Schablone für die erforderlichen Abstände und Winkel des Gitterwerks verwenden.

Ist der Bau des Bahnhofs so weit fortgeschritten, sollte man sich spätestens jetzt mit den Bahnsteigen beschäftigen, die dem Bausatz beiliegen. In der Bauanleitung sind die Bahnsteige sowohl mit dem K-Gleis als auch →



Bei einer Stellprobe der Fassadenteile lässt sich gut überprüfen, wo eventuell noch nachgearbeitet werden muss.

Tags wie nachts herrscht auf einem Großstadtbahnhof wie Hamburg-Dammtor ein reges Kommen und Gehen.

10



Der zum Bausatz gehörende Bahnsteig erreicht gerade die Schienenoberkante eines Gleises mit Bettungskörper.

11



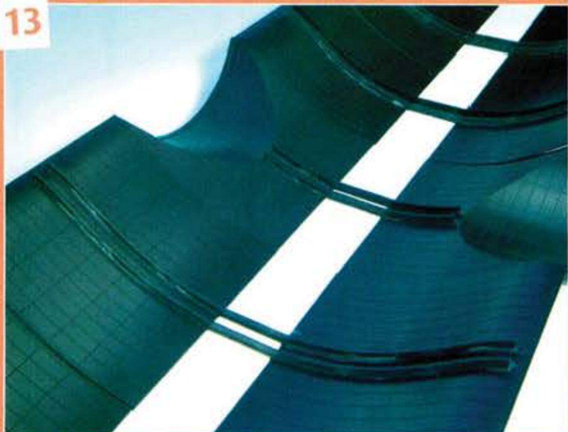
Alternativ kann man aus einem PU-Schaumblock einen exakt den Maßen des Originals entsprechenden Bahnsteig bauen.

12



Der im Eigenbau erstellte Treppenabgang ermöglicht den Reisenden ein direktes Betreten der Bahnsteige in der Halle.

13



Die Doppelrippen halten die Dachteile auf der nötigen Distanz und ermöglichen ein leichteres Aufsetzen des Daches.

mit dem C-Gleis von Märklin abgebildet. Im Zusammenspiel von Bahnsteig und Gleis mit aufgeschütteter Bettung fällt auf, dass zum ersten die Bahnsteigkante viel zu niedrig und zum zweiten der Abstand zwischen Trittbrett des Waggons und der Bahnsteigkante viel zu groß ist. In Wirklichkeit müssten die Fahrgäste Erfahrung in der Disziplin Weitsprung haben. Wenn auch bei der Kombination des Bahnsteigs mit Gleisen ohne Schotterbett die Sache sich schon ein wenig besser darstellt, so sieht ein vorbildgetreuer Nachbau doch noch ein bisschen anders aus. Überdies sind die Maße der Bahnsteige nicht vorbildgerecht. Im Original haben sie eine Breite von immerhin 8,7 m, was im Modell 10 cm entspricht. Die tatsächliche Breite von 9,2 cm ist jedoch an die Bahnsteige von Faller angeglichen. Wer nach mehr Vorbildtreue strebt und die Originalmaße ins Modell umsetzen möchte, sollte sich die Bahnsteige daher am besten selbst anfertigen, zum Beispiel aus Holz oder PU-Schaumplatten.

Durch Erfahrungen und Geduld gelangt man zum Ziel

Im nächsten Bauschritt werden die Dachplatten paarweise mit dünnen Kunststoffprofilen zusammengeklebt. Auch hier ist mit Genauigkeit zu arbeiten. Die Bauanleitung sieht hierzu vor, die komplette Dachfläche aus den einzelnen Partien zusammenzusetzen. Außerdem müssen auf dem Dachscheitel Aufsätze zur Entlüftung angebracht werden. Die Positionierung wird mit Hilfe kleiner Zapfen an den Aufsätzen und entsprechenden Vertiefungen im Dach bewerkstelligt. Damit das einwandfrei funktioniert, müssen die Dachteile mit Hilfe der Profile exakt parallel zueinander fixiert werden. Ist das nicht der Fall, kann es später zu erheblichen Montageschwierigkeiten kommen.

Ebenfalls kann das Einpassen der filigranen Gitterwerkbögen zwischen den Fassaden der Halle zur Nagelprobe werden. Eigentlich sollen die aus zwei Teilen bestehenden Bögen auf voller Länge in die an den Wänden vorgesehenen Nuten eingeklebt werden. Das ist aber nur möglich, wenn die Wände im richtigen Abstand zueinander stehen und nicht nach außen oder innen geneigt sind. Spätestens jetzt macht sich das saubere und präzise Arbeiten beim Unterbau bezahlt. Ein Nachbiegen der Bögen ist nicht möglich, da die Stelle, an der sie im Scheitel des Bogens zusammengeklebt werden, auch gleich die ideale Stelle zum Brechen darstellt. Anzumerken ist, dass im Original zwei Gitterwerkbögen nebeneinander gestellt und miteinander verbunden wurden, das heißt eigentlich doppelt vorhanden sind. Im Modell wurde daraus ein einfacher Bogen. Wäre er wie im Original doppelt vorhanden, käme das der Stabilität zugute. Kreative Modellbahner können auch hier zur Eigeninitiative greifen und entsprechende neue Bögen selbst anfertigen. Allerdings wäre dieses Vorgehen äußerst zeit- und arbeitsaufwendig.

Bevor das Dach auf die Halle gesetzt werden kann, baut man noch eine letzte Stabilisierung ein. Direkt am oberen Rand, wo die Gitterwerkbögen am Mauerwerk der Fassaden ansetzen, müssen noch einige Kunststoffstreifen eingeklebt werden. Sie stabilisieren die bisherige Hallenkonstruktion weiter, dienen aber gleichzeitig auch als Auflagefläche für die Kanten der einzelnen Dachstücke. Nur so ist wirklich zu gewährleisten, dass das Dach hinterher auch eine geschlossene Fläche ergibt und die Dachteile sich ineinander fügen. Diverse Dachelemente werden nicht miteinander verklebt, sondern nur aufgelegt. Damit ist es möglich, die Abdeckung später, nach dem Einbau in die Anlage, aus Wartungsgründen wieder abzunehmen. So hat man einen guten Zugriff auf das Halleninnere. Nun ist der Bau des Dammtorbahnhofs entsprechend der Bauanleitung weitgehend abgeschlossen.

Der Modellbahner wird mit einem Großstadtdurchgangsbahnhof belohnt, der sowohl in einer geraden als auch in einer sanft gekrümmten Gleisstrecke seinen Platz finden kann. Eingebettet in ein dazu passendes städtisches Umfeld kommt die Fassade nach einer angemessenen farblichen Anpassung und Alterung erst richtig zur Geltung.

Aber die Möglichkeiten, die dieses Modell bietet, sind damit nicht voll ausgeschöpft. Manch einer wird sich

gefragt haben, warum das Modell in zwei Teilen ausgeliefert wird. Der Grund ist einfach: Allein mit dem Hauptbausatz kann der Bahnhof Dammtor in einer verkürzten Version gebaut werden. Denn der Bahnhof hat keine besonders große Tiefe, braucht aber in seiner vollen Länge doch schon einiges an Platz.

Damit haben Baumeister, die diesen Großstadtbahnhof einerseits gerne auf ihrer Anlage haben möchten, sich andererseits aber auch einer gewissen Raumnot nicht entziehen können, die Chance zu einem akzeptablen Kompromiss. Platzsparend wirkt sich allerdings aus, dass die Wartehalle beim Vorbild direkt unter den Gleisen liegt, was den Raumbedarf in der Tiefe minimiert. Wer jedoch über genügend Platz verfügt, kann das Modell natürlich in voller Länge bauen. Dazu gibt es den Erweiterungssatz, der Dammtor dann zu seiner vollen maßstabsgerechten Länge von 1,34 m verhilft.

Was aber ist mit einem Modellbahner, der schon lange von einem imposanten Großstadt-Kopfbahnhof auf seiner Anlage träumt? Mit dem so genannten Kitbashing gibt es die Möglichkeit, aus dem vorliegenden Bausatz einen veritablen Kopfbahnhof zu zaubern. Die Idee ist folgende: Vom Bahnhofsgebäude bleibt eine Fassadenfront stehen, sie bildet den Kopf. Die Breite dieser Fassade kann der Modellbauer selbst bestimmen, indem er den Erweiterungssatz entweder weglässt oder Teile einfügt. Aus den Eckbastionen entsteht der rechtwinklige Eckabschluss, der in die Gleishallen weiterführt. Mit weiteren Ergänzungsbausätzen entstehen die Arme des in der Konzeption u-förmigen Gebäudes in beliebiger Länge. Den Abschluss bilden mehrere nebeneinander gesetzte halbrunde Glasflächen, die aus dem Hauptbausatz stammen.

Bleibt noch die Frage zu klären, mit welchen Hallen der Raum zwischen den Seitenarmen zu füllen ist. Eine Möglichkeit bietet Casalux mit dem Bauelementesystem der Bahnhofshalle BH8025KB. Diese Ausführung überspannt vier bis fünf Gleise, wobei durch den Einsatz von Zwischenstützen mehrere Dächer nebeneinander aufgestellt werden können.

Zweifelsohne handelt es sich beim Bahnhof Dammtor um einen komplexen Bausatz, der erhöhte Anforderungen an das handwerkliche Geschick des Modellbauers stellt. Ist der Bau schließlich erfolgreich gemeistert, dann hat der Modellbahnfreund ein einzigartiges Paradestück auf seiner Anlage vorzuweisen, das sich mit seiner Architektur großstädtisch gibt, aber dennoch nur wenig Raumtiefe benötigt. *Stephan Geiberger*



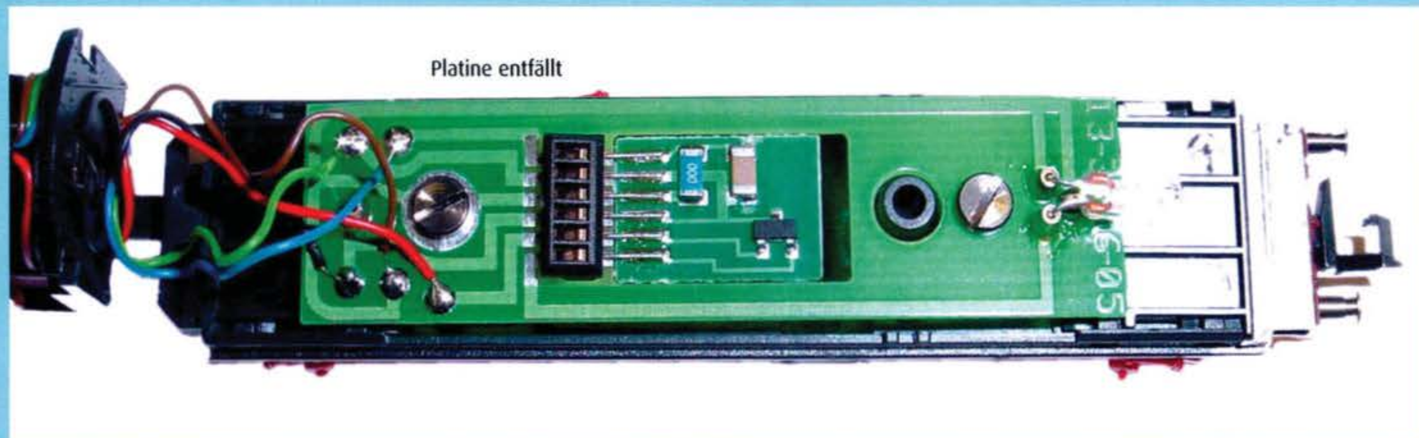
Die detaillierten Gitterwerksbögen überspannen die Gleise und tragen die noch aufzusetzende große Dachfläche.



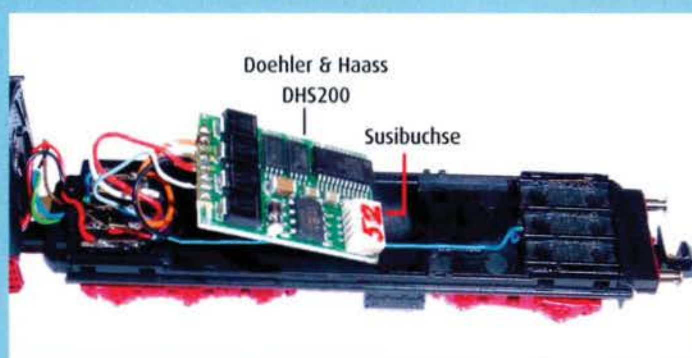
In der Gesamtansicht von schräg oben zeigt sich sehr schön die ganze Mächtigkeit des Bahnhofs Hamburg-Dammtor.

Fotos: Stephan Geiberger (15), Markus Tiedtke (3)

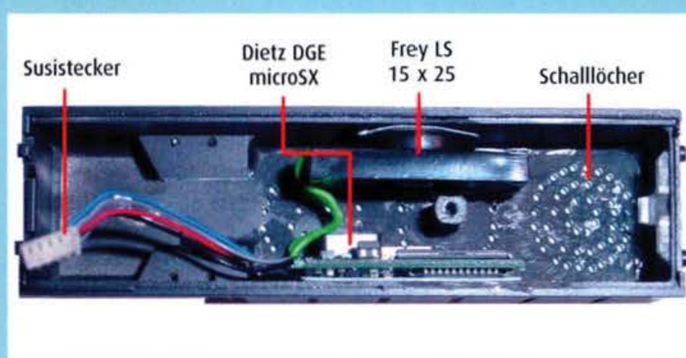
Dank der großzügigen Fensterflächen durchflutet Licht die imposante Halle und verleiht den ornamental reich gestalteten Metallstreben ihren Glanz.



Die Schnittstellenplatine im Tender wird nach dem Ablöten der Kabel demontiert, was durch einfaches Lösen der Schrauben erfolgt.



Das umgestaltete Tender-Innenleben: Der Lok-Decoder ist angelötet.



Lautsprecher und Soundbaustein werden im Tendergehäuse festgeklebt.

MIT KRÄFTIGEM

Feiner Ohrenschmaus im Betriebseinsatz: Gunter Wiencirz vom Modulbau-Team Köln-Bonn regt N-Bahner zum Umbau der Minitrix-52 mit Kondenstender an.

Originale Betriebsgeräusche auf Neun-Millimeter-Gleisen stehen bei den Modellbahnern des Modulbau-Teams Köln-Bonn schon recht lange hoch im Kurs. Grund genug, auch andere N-Bahner zum Umbau ihrer Lok-Modelle zu animieren.

Die Anleitung zum Einbau des Sounddecoders und des Digitalbausteins zu seiner Ansteuerung versteht sich als exemplarische Anregung, auf der N-Spur Fahrbetrieb mit Dampf- und Dieselgeräuschen zu realisieren. Am Beispiel der Minitrix-52 mit Kondenstender wird der Einbau eines Susi-Sounddecoders der Firma Dietz, eines Digitaldecoders von Doehler und Haass sowie eines Lautsprechers von Frey-Elektronik beschrieben.

Da das Minitrix-Modell sowieso mit Digitalschnittstelle im Tender geliefert wird, ist der Umbau ohne größeren Aufwand sogar am Küchentisch machbar. Außerdem eignet sich der Leitfaden für DCC-Anhänger wie Selectrix-Fahrer gleichermaßen, da beide Decoder identische Maße und Anschlüsse aufweisen.

Ist der Arbeitsplatz vorbereitet, liegen die erforderlichen Werkzeuge (siehe Kasten auf Seite 68) parat, kann der Umbau mit dem Zerlegen des Modells beginnen. Nach Lösen einer Schraube wird das Lokgehäuse abgenommen. Gleiches gilt für den Tenderaufbau, durch eine Bodenschraube fixiert. Nun liegt das Innenleben frei. Auf der Motorplatine der Lok sitzen zwei Drosseln und ein Kondensator (siehe Abbildung auf Seite 68). Sie werden abgelötet. Die Drosseln ersetzt man durch zwei Drahtbrücken oder man lötet die Kabel, welche weiterverwendet werden, direkt vor der Drossel an. Entfernt man Drosseln und Kondensator nicht, kann man in etwa der Hälfte der Fälle den Decoder nicht programmieren.

Auf erfolgreicher Abnahmefahrt: Geräuschvoll passiert die 52 mit dem Kondenstender-Innenleben den Bahnhof Engelbach.

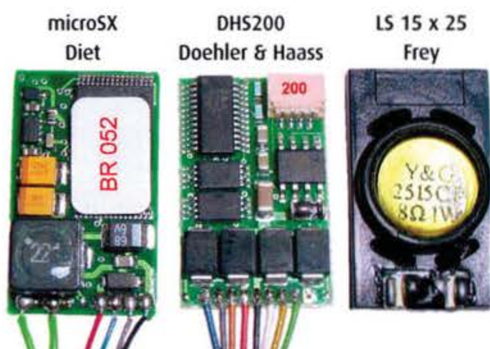
AUSPUFFSCHLAG

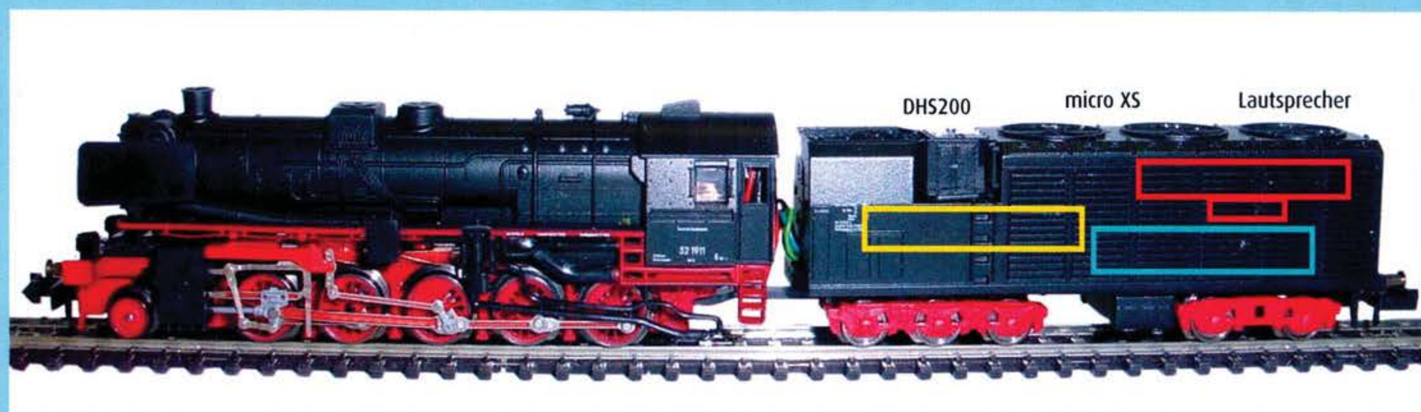
Da das Lokgehäuse nun schon einmal demontiert ist, kann man bei dieser Gelegenheit gleich die Lampenöffnung in der Rauchkammertür mit weißer Farbe auslegen. Diese Maßnahme ergibt einen Lichtgewinn von zirka 30 Prozent.

Nun kommt das Innenleben des Kondenstenders an die Reihe. Von der Schnittstellenplatine, von der lediglich ein abgeschnittenes Stück der Deichselseite eine Wiederverwendung findet, werden alle Kabel abgelötet. Deren Position sollte man sich tunlichst notieren, damit sie später am Susi-Decoder richtig angelötet werden können: Blau Motor Pin 1, grün Motor Pin 2, braun Masse Pin 3, schwarz Plus Pin 4, rot Licht Pin 5. Pin 6 ist fürs rückwärtige Licht zuständig, welches beim Umbau entfällt. Experten werden aber eine Möglichkeit finden, diese Lampe mit einem Zweidrahtbirnchen zu erhalten. Die Platine wird abgeschraubt. Sie entfällt. Die beiden Plastikabstandhalter schneidet man ab. Damit Masse und Plusstromabnahme vom Tender beibehalten werden können, folgt die Bearbeitung der Radschleifer. Die Schleiffedern werden ausgebaut, und am mittleren Ring (siehe Abbildung auf Seite 68 unten) lötet man ein Kabel an. Ein blaues erhält die Schleiffeder am hinteren Drehgestell, ein rotes jene am vorderen, deichselseitigen. Die Kabel führt man durch die vorhandenen Aussparungen im Tenderboden und baut die Radschleiffedern hernach wieder ein.

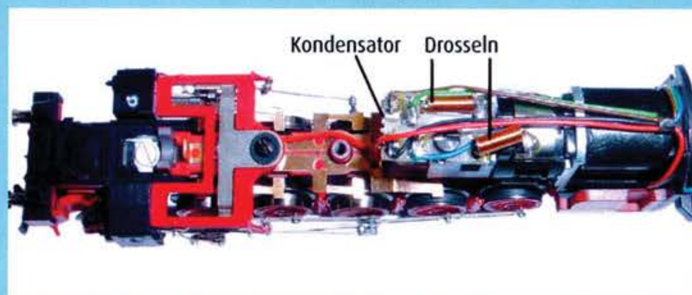
Auf der Deichselseite des Tenders werden nun beide Stege von der Abdeckung der Kulissenführung entfernt, um das abgeschnittene Stück der →

Auf einen Blick: Die Bauteile, die die 52 zum Sprechen bringen.

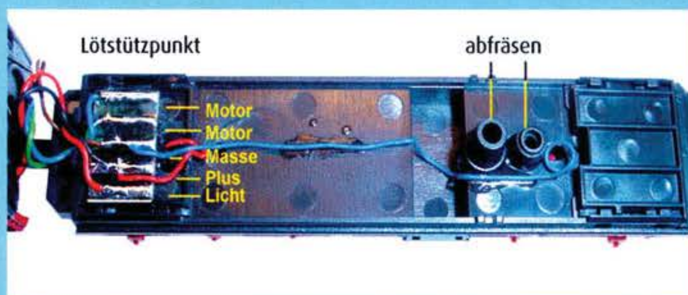




Die farbig markierten Stellen am Tender geben an, wo die beiden Platinen und der Lautsprecher ihren Platz finden.



Die beiden Drosseln und der Kondensator auf der Motorplatine entfallen.



Die Lötplatine verfügt über insgesamt fünf Leiterbahnen.

Fotos: Wiencirz

Originalplatine aufkleben zu können. Dieses Platinenreststück besitzt noch fünf Leiterbahnen, an die man die Kabel aus der Lok gemäß notierter Positionierung sowie die beiden Tenderkabel anlötet (siehe Abbildung auf dieser Seite).

In alle drei Lüfterräder werden, wegen des Aufspleißens am besten von oben, drei Reihen Löcher, Durchmesser 0,5 mm, gebohrt. Sie sind die Schallöffnungen für die künftigen Betriebsgeräusche.

Beim Einbau des Lautsprechers bieten sich zwei Möglichkeiten an. Bei der ersten (siehe auch Abbildung auf Seite 66) bleibt die Gewindehalterung im Tendergehäuse bestehen. Der Lautsprecher erhält seinen Platz an der Tenderseitenwand, die Soundplatine wird gegenüber angeklebt. Bei dieser Variante bleibt das rückwärtige Licht erhalten. Allerdings strahlt dabei der Sound um die Ecke und ist leiser, was aber für viele Heimanlagen ausreicht.

Bei der zweiten Lösung müssen die Abstandshalter im Tenderboden ebenso weichen wie die Gewindehalterung für die Bodenschraube. Der Lautsprecher wird mit einem 4 mm hohen Gehäuse aus 0,3 mm dickem Plastikabfall, etwa Fensterfolie aus Bausätzen, versehen und direkt unter die durchbohrten Lüfterräder geklebt. Der Soundplatine wird eine Position unter dem Lautsprecher, auf dem Tenderboden zugewiesen. Bei dieser Variante sind die Geräusche deutlich lauter.

Jetzt lötet man die Lokdecoder-Kabel an die Anschlüsse des aufgeklebten Platinenrests. Pin 1 bleibt frei, Pin 2 Motor blau, Pin 3 Motor grün, Pin 4 Masse braun, Pin 5 Plus schwarz, Pin 6 Licht hinten bleibt frei, Pin 7 rot Licht vorn, Pin 8 bleibt frei.

Die Lok wird mit Decoder, aber ohne eingesteckten Soundbaustein programmiert, zum Beispiel: Adresse 52, Geschwindigkeit 5, Verzögerung 4, Impuls 1. Nach erfolgter Funktionsprobe und dem Aufsetzen beziehungsweise Einhängen des Tendergehäuses geht's auf die Probefahrt.

Licht ein, O-Ton ein: Man hört den Heizer Kohlen schaufeln, die Feuerbüchsentür zuschlagen, die Druckluftpumpen. Bei Fahrstufe 1 fährt die Lok mit kräftigem Auspuffschlag an, dessen Takt sich mit zunehmendem Tempo beschleunigt. Nimmt man den Regler zurück, verebbt der Auspuffschlag, nur das Gestänge rappelt, bis bei Fahrstufe 3 die Bremsen zu qietschen beginnen. (Weitere Informationen: http:/www.wiencirz.de).

Gunter Wiencirz/hc

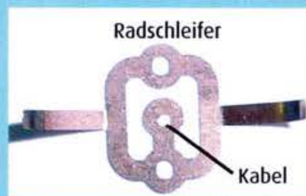
MATERIALLISTE

- Originalsound DGE micro XS *Firma Dietz*
- Susi-Digitaldecoder wahlweise: DHS200 (Selectrix) DHS250 (DCC) *Firma Doehler & Haass*
- Lautsprecher BL2512 *Firma Frey Elektronik*
- Lötzinn
- Kabel blau
- Kabel rot
- Zweikomponenten-Kleber
- Fensterfolie aus Bausätzen
- Decklack weiß

WERKZEUGLISTE

- Schraubendreher
- Lötkolben mit feiner Lötspitze oder Lötstation
- Seitenschneider
- Bastelmesser
- Minibohrmaschine mit 0,5-mm-Bohraufsatz

Die ausgebauten Schleiffedern erhalten einen Kabelanschluss.



Modell Eisen Bahner

Neu UNSER HEFT 13!



Nr. 4

Kein Aufpreis für die Sauna, freies Logis im Tiefschnee: Mit den Tücken des Wetters hatte die Eisenbahn stets zu kämpfen. Während früher ein Heer hochmotivierter Personale gegen die Unbilden der Natur antrat, vertraut man heute fast blind moderner Technik. Die ist allerdings nicht selten völlig überfordert. Begleiten Sie uns auf der Zeitreise durch Wind und Wetter, Ausflüge zur Modellbahn inklusive!

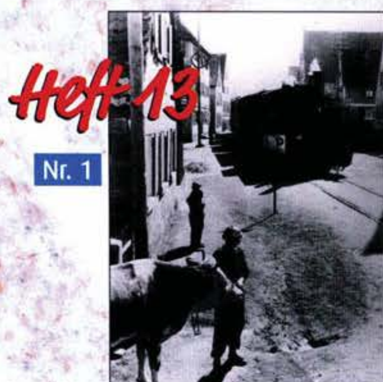
Nr. 3



Nr. 2



Nr. 1



NEBENBAHNEN
Charme und Romantik unter Sachzwängen

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für Heft 13

M08/04

Bitte liefern Sie mir das Heft 13 zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

- ☐ Heft 13 Nr. 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 13 Nr. 4 ______ Anzahl

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben!

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei ☐ Scheck liegt bei

Datum Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Dauerfahrbetrieb

Vulkanexpress Brohl – Oberzissen – Engeln, jew. Di, Do, Sa/So, Kapellenstr. 12, 56651 Niederzissen, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Preßnitztalbahn Jöhstadt – Steinbach, jew. Sa/So; 21./22.08. Fahrten zum Schulanfang; IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, www.pressnitztalbahn.de, (037343) 80800.

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jew. Sa/So, Deutscher Eisenbahn-Verein, PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 93000, www.museumseisenbahn.de.

Kohlebahn Meuselwitz – Regis-Breitingen, jeden So; Sa 14. und So 15.08. Westerntage; Verein Kohlebahnen e.V., c/o Fa. Dr. Waldenburger, 04617 Haselbach, Gewerbegebiet, (034343) 70740.

Tiroler Museumsbahnen Innsbruck, jeden Sa; Festwochenende 100 Jahre Stubaitalbahn Sa/So 21./22.08.; www.tmb.at, Tel. (0043 5244) 64832.

Küstenbahn Norden – Dornum, jew. So, Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V., PF 100246, 26492 Norden, Tel. (04931) 169030, www.mkoev.de.

Zollhaus-Blumberg – Weizen, jew. Mi, Do, Sa/So, PF 120, 78170 Blumberg, www.sauschwaenzlebahn.de, Tel. (07702) 477604.

Kandern – Haltingen, jew. So, Bahnhofstr. 15, 79400 Kandern, www.kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Salzkammergut-Lokalbahn-Museum in A-5310 Mondsee, ehem. Heizhaus, Sa, So, feiertags jew. 10 - 12 und 14 - 17 Uhr, Fr 14 - 17 Uhr.

Buckower Kleinbahn Müncheberg – Buckow, Sa, So und feiertags, www.bf-buckow.de, Tel. (033433) 15251.

Eifelquerbahn Gerolstein – Kaiseresch, jew. Sa, So und feiertags, www.eifelquerbahn.de, Tel. (06591) 9829255.

Parkeisenbahn „Syratal" in Plauen/Vogtland, Fahrbetrieb Di - So und feiertags, Tel. (03741) 22560.

Sa 17. 07.

Der Reviersprinter unterwegs im Märkischen Kreis Burg-Altena, Hist. Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0171) 8114977.

Von Gießen nach Bad Brückenau und Kreuzberg, Oberhessische EF, www.oef-online.de, Tel. (06406) 6506.

Von Cottbus über Görlitz – Bautzen nach Bad Schandau mit Ex-DR-110, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (035601) 56254.

Großes Bahnhofsfest in Buchloe, Info: www.bahnhofsfest.de, Tel. M. Weberschock (08193) 6221.

So 18. 07.

Betriebstag im ehem. Bw Köln-Nippes, www.rimkoeln.de, Tel. Seidel (0221) 8305218.

Straßenbahnfahrschule in Bochum und Essen. (1)

Mit 89 6237 zwischen Preußisch Oldendorf und Bohmte. (2)

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516.

Fahrbetrieb bei der Muttenthalbahn Zeche Theresia, , www.muttenthalbahn.de, Tel. (0177) 4938504, auch So 01. und 15.08.

Mi 21.07. bis So 25. 07.

Auf schmaler Spur durch den Harz. (1)

Fr 23.07.

Sommernachtsfahrt bei der Stuttgarter Historischen Straßenbahn, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

Fr 23.07. bis So 01.08.

Romantisches Südschweden. (5)

Sa 24.07. und So 25. 07.

Fahrtage bei der Naumburger Straßenbahn, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 776396.

So 25. 07.

Fahrradwanderzug Neckartalexpress mit 01 519. (3)

Mit dem Preußenzug und T11 von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (2)

Von Würzburg über Gemünden zum Rakoczy-Fest nach Bad Kissingen, www.dgeg.de, Tel. Hufsky (09321) 22184.

Dampfbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de, Tel. (034362) 37541, auch So 15. und 29.08.



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  Sa 17.07., 14.05 Uhr: Aus der Frühzeit des ICE.
  So 18.07., 16.45 Uhr: Der Schienenbus – Retter der Nebenbahn.
  Sa 24.07., 14.10 Uhr: Es lebe das Statiönchen.
  So 25.07., 16.45 Uhr: Museumsbahnen in Hessen.
  Sa 31.07., 14 Uhr: Bahn-Nostalgie. Das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen.
  So 01.08., 16.45 Uhr: Endstation Wüste.
  Sa 07.08., 14.05 Uhr: 100 Jahre Härtsfeldbahn.
  So 08.08., 16.45 Uhr: Die Todesbahn – Unterwegs im Wilden Westen Brasiliens.
  Sa 14.08., 14.20 Uhr: Museumsdampf Saar-Hochwald.
  So 15.08., 16.45 Uhr: Tranz-Coastal.
  Sa 21.08., 14 Uhr: Völklingen – Modllbahnen im Weltkulturerbe.
  So 22.08., 16.45 Uhr: Tranz-Alpine.
  Sa 28.08., 14.05 Uhr: Vivat Viadukt – 150 Jahre Eisenbahnviadukt Altenbeken.
  So 29.08., 16.45 Uhr: Donnergrollen in den Bergen – Waldbahnen in Kalifornien.
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR So 15.30 Uhr.
- **Samstag 17.07., 06.30 Uhr,** NDR: Nordbilder. Molli-Fahrt entlang der Ostsee.
- **Dienstag 20.07., 13 Uhr,** WDR: Die Wachau – Im Bummelzug entlang an Weinbergen und Donauwellen.

Foto: VEB



Wer in dieser Saison die Eifelquerbahn Gerolstein – Kaiseresch besucht, kann mit dem Gasttriebwagen der PEG mitfahren.

Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, www.eisenbahnmuseum-bochum.de, Tel. (0234) 492516, auch So 15.08.

Fr 30.07. bis Mo 02.08.

Sommerfest in Rothenburg, Pendelfahrten ab Niesky, Sonderfahrt Rothenburg – Niesky – Kohlfurt – Liegnitz, OEF, T/F (03585) 219378, www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de.

So 01.08.

Der Reviersprinter unterwegs zum Stadtfest Wesel, Hist. Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0171) 8114977.

Sommerfahrt bei der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg, Frühzug zur Hengstparade nach Moritzburg, www.traditionsbahn-radebeul.de, Tel. (0351) 46148001.

Schweizer Bergbahn Rorschach-Hafen – Heiden, Dampfzug mit Nostalgie-Aussichtswagen, www.ar-bergbahnen.ch, Tel. (0041 71) 8911852.

Fahrtag bei der Härtsfeldbahn, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Gezähnte Schätze – Die Eisenbahn auf Briefmarken und Motivstempeln, Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 800154.

Fahrbetrieb Finsterwalde – Crinitz, www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de, T/F (03531) 63245.

Karwendelrundfahrt, mit E94 192 von München nach Innsbruck. (4)

Pendelfahrten mit Handhebeldraisine bei der Berliner Parkeisenbahn, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Mi 04.08.

Feriendampfzugfahrten mit 01 519 Horb – Stuttgart u.zur., auch Mi 11., 18. und 25.08. (3)

Mi 04.08. bis Mo 09.08.

Bahnerlebnisse rund um die Harzer Schmalspurbahnen. (5)

Do 05.08.

Ferienfahrten mit V 200 135 Horb –

Hausach im Schwarzwald u.zur., auch Do 12., 19., 26.08. (3)

Sa 07.08.

Mit EKO-143001 von Cottbus über Frankfurt/Oder – Berlin zur Hanse Sail nach Rostock, www.lausitzerdampflok-club.de, Fahrkarten unter Tel. (01805) 222020.

Sonderfahrt nach Rüdesheim am Rhein, mit 212007. (1)

Sa 07.08. und So 08.08.

„Neresheimer Bahnhofshocketse", Museumsfest bei der Härtsfeldbahn, www.hmb-ev.de, Tel. (0172) 9117193.

Fahrtage bei der Prignitzer Kleinbahn „Pollo", www.pollo.de, T/F (033982) 60128.

Dampfbetrieb beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz zum Framo-Kleinlastertreffen in Mügeln, www.wilder-robert.de, Tel. (034362) 37541.

Feldbahntreffen in Alt Schwerin, Freilichtmuseum, mit Modellbahnausstellung, Souvenirverkauf und mehr, jew. 10 - 17 Uhr.

So 08.08.

Auf den Spuren des Wunders von Bern, mit der Dampftram zum Wankdorfstadion, Tel. (0041 31) 3218880, www.dampftram.ch.

Mit dem Preußenzug und T11 von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (2)

Zauberexpress von Tübingen nach Ludwigsburg und Heilbronn mit 01 519. (3)

Mit 500072 von München nach Wolznach zum Hopfenfest. (4)

Do 12.08. bis Mo 16.08.

Dampflok-Romantik im Berner Oberland. (5)

Sa 14.08. und So 15.08.

Dieseltage im Dänischen Eisenbahnmuseum in Odense, www.eisenbahnmuseum.dk, Fax (0045 66) 190220.

So 15.08.

Mit 896237 zwischen Preußisch Oldendorf und Bohmte. (2)

Mit 500072 von München nach Schongau und zurück. (4)

30 Jahre Dampfbahn Fränkische Schweiz – Moderne Bahn trifft historische Bahn, Fest im Bahnhof Ebermannstadt, Pendelfahrten nach Behringersmühle, www.dfs.ebermannstadt.de, Tel. Schäff (09123) 709266.

Fr 20.08. bis So 22.08.

Mit Volldampf zum Dampfschiff-Fest nach Dresden. (5)

Sa 21.08.

Durchs Nasse Dreieck, Triebwagenrundfahrt ab Hamburg-Harburg. (1)

Von Cottbus über Frankfurt/Oder nach Prora und Binz, www.lausitzerdampflok-club.de, Fahrkarten unter Tel. (01805) 222020.

Sa 21.08. und So 22.08.

Feriendampftage im Museums-Bw Nördlingen, Pendelzüge nach Gunzenhausen und Harburg. (4)

So 22.08.

Mit dem Preußenzug und T11 von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. (2)

Ries-Express, mit 01 066 von München über Augsburg nach Nördlingen. (4)

Di 24.08. bis So 05.09.

Bahnen in Irland. (1)

Mi 25.08. bis So 05.09.

Schwarzmeer-Express. Mit Dampfsonderzug nach Rumänien. (5)

Sa 28.08. und So 29.08.

Fahrzeugausstellung und Bahnhofsfest in Lutherstadt Wittenberg, www.eisenbahnverein-wittenberg.de, Tel. Jungfer (0172) 9476750.

Weinfest und Töpfermarkt in Naumburg/Saale, Fahrbetrieb auf der Ringbahn, www.ringbahn-naumburg.de, Tel. (03445) 776396.

So 29.08.

Museumstag im Depot Magdeburg-Sudenburg, 11 - 17 Uhr, www.ignah.de, Tel. (0391) 5485519.

Chiemsee-Express, mit E94 192 von München nach Prien am Chiemsee. (4)

Bärchentag bei der Berliner Parkeisenbahn, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Do 30.09. bis So 10.10.

Polen im Herbst, nach Posen, Wollstein, Warschau, Danzig und Stettin, WHE, T/F Reich (030) 85479179.

Foto: BEM



Von München über Augsburg nach Nördlingen fährt 01 066 am 22. August, um Gäste zu den Feriendampftagen ins dortige Bw zu bringen.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Mo-Lok-Modelleisenbahnschau, 87545 Burgberg-Erzflößle, www.mo-lok.de, (08321) 22180, tägl. 10 - 17 Uhr, Sonderausstellung Spur 0 im August.

Das Kleine Bahn-Museum, durch Österreichs Modellbahngeschichte, A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Sa, So 13 - 18 Uhr, www.daskleinebahnmuseum.net.tc, Tel. (0043 664) 2736710.

Fr 16.07. bis So 18.07.

Modellbahnausstellung mit Tauschmarkt in 17207 Bollewick, Scheune, jew. 10 - 17 Uhr.

Sa 17.07.

Basteltag des LGB-Clubs Rhein-Sieg Meckenheim, Industriegebiet Kottenforst, Mühlgrabenstr. 27a (Fa. Dunkelberg), Tel. (02226) 6808, auch Sa 21.08.

Sa 17.07. und So 18.07.

Modellbahnausstellung des EÖMK in A-Klagenfurt, Dieselgasse 3, Sa 14 - 18, So 10 - 13 Uhr, http://klagenfurt.stellwerk.info, Tel. (0043 676) 3172401, auch Sa/So 07./08. und 21./22.08.

So 18.07.

Börse in 51065 Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz, 11 - 16 Uhr, www.adler-marekte.de, Tel. (02103) 51133.

Mi 21.07.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342, auch Mi 04., 18.08.

Sa 24.07. und So 25.07.

Modellbahnausstellung zum 5. Kirnitzschtalfest in Bad Schandau, Depot der Kirnitzschtalbahn, jew. 10 - 18 Uhr, www.schwarzbachbahn.de.

So 25.07.

Gartenbahnfahrtag des MEC Lößnitzgrund in Radebeul, An der Jägermühle 3, 14 - 18 Uhr, nur bei gutem Wetter, auch So 29.08.

Sa 07.08. und So 08.08.

Fahrtag und Vorführung beim MEC in 09544 Neuhausen, Vereinshaus Brüxer Straße 22.

So 08.08.

Börse in 82487 Oberammergau, Eugen-Papst-Str. 9a, 10 - 17 Uhr, T/F (08322) 809858.

Teddybären-Tag bei den Dampfbahnfreunden Sindelfingen – jedes Kind mit Teddy oder Kuscheltier fährt umsonst!, www.dbf-s.de, Tel. Bretzler (07031) 671988.

So 15.08.

Börse in 87568 Hirschegg, Walserhaus, Walserstr. 64, 10 - 17 Uhr, T/F (08322) 809858.

Börse in Neuenhaus, ehem. Bw der Bentheimer Eisenbahn AG, 10 - 18 Uhr, www.graf-mec.de.

So 22.08.

Börse in 21423 Winsen, Rathausstr. (Oldtimer-Markt), 10 - 16 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Sa 28.08. und So 29.08.

Großes Dampffest in Sindelfingen, Gastfahrzeuge, Nachtfahrten und mehr, www.dbf-s.de, Tel. Bretzler (07031) 671988.

Betrieb auf der 5-Zoll-Freiland-Anlage in CH-8192 Glattfelden, jew. 11 - 17 Uhr, http://mypage.bluewin.ch/mbg, Tel. (0041 79) 6745830.

11. Gartenbahnfest in Berlin-Charlottenburg, Kleingartenkolonie Birkenwäldchen, Sa 15 - 19, So 10 - 14 Uhr, Tel. Krause (030) 3413959.

So 29.08.

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG**, Studienreisen, PF 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, www.dgeg.de.
2. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 110131, 32404 Minden, Tel. (0571) 580337, www.vereine.minden.de/mem.
3. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127 72001 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
4. **Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V.**, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
5. **IGE Bahntouristik**, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck, Tel. (09151) 90550, www.bahntouristik.de.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.


Die Formgebung gehört zu den Stärken der neuen Vierachser.


Die Trittstufen weisen Riffelblechimitationen auf, die Abteiltüren im ABn sind farbig abgesetzt.

Die Silberlinge prägen seit über 40 Jahren den Nahverkehr in den alten Bundesländern. Roco bringt Epoche-V-Modelle in H0.

Türkislinge

Freunde maßstäblich langer Silberlinge warteten nach zeitweiliger Einstellung der Produktion bei Lima auf die für das vergangene Jahr angekündigten Roco-Wagen. Mit dem ABnrzb 772.4 und dem Bnrzb 778.4 rollen nun die ersten Mitglieder der an Varianten reichen DB-Nahverkehrswagenfamilie an.

Besonderes Augenmerk richteten die Österreicher auf die Fenster. Die maßstäbliche Umsetzung und die Gravur der Übersetzfenster stellen die der Schnellzugwagen aus selbem Hause weit in den Schatten. Einzig die Fenster der ADE-Silberlinge waren noch einen Tick feiner. Im Innenraum sind die Sitze rot (2. Klasse) und beige (1. Klasse), der Boden ist hellgrau eingefärbt. Die Trittstufen an den Einstiegen zeigen vorbildgerecht eine silberfarbene Roststruktur, die fein gravierten Türgriffe sind im selben Farbton lackiert. Als bereits montierte Zurüstteile realisierten die Österreicher die Griffstangen an den Wagenenden. Am Fahrgestell gefällt die scharfe Gravur der Drehgestelle, die neben in Radebene liegenden Bremsbacken separat montierte Schlingerdämpfer und je Wa-

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; sehr gute Gravuren; ansprechende Lackierung; mehrfarbige Inneneinrichtung; Acht-Punkt-Stromabnahme; sehr gute Fahreigenschaften

KONTRA Schweißnähte auf dem Dach; dicke Drehgestell-Blenden

PREIS Etwa 45 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die glattflächigen und modern wirkenden T2 aus Stuttgart bildet Spieth für H0 und H0m nach.

Linie 4

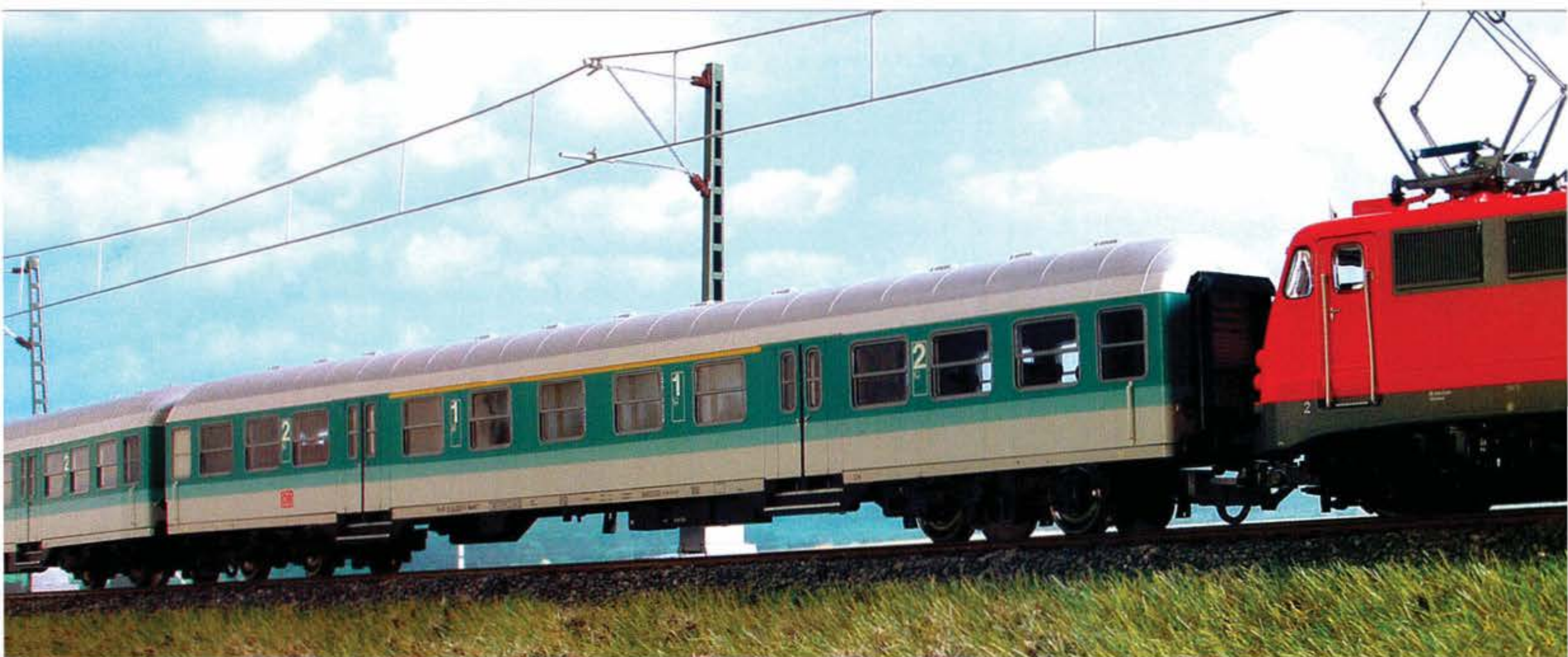
Mit originalgetreuer Werbung rollt der modernisierte, mit elektrischer Türschließung ausgestattete Straßenbahn-Zug an.



Die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) beschafften zwischen 1954 und 1957 für ihr Meterspur-Netz 125 Exemplare des Typs T2 und dazu passende Beiwagen B2. Trieb- und Beiwagen nahm sich Straßenbahn-Spezialist Spieth zum Vorbild für den Resin-Komplett-Bausatz. Das Gehäuse weist vorbildgetreue Gravuren auf, die Fenster sind einzeln eingesetzt. Besonders filigran fielen die in Fahrtrichtung links angebrachten aus Metall gefertigten Außenspiegel aus. Spieth produziert sowohl die Ursprungsausführung mit beim Vorbild mechanischer Türverriegelung als auch die Version, die elektrische Türöffner neben den Einstiegen trug. Die Fahrzeuge werden mit sehr realistisch wirkenden Kupplungen zuverlässig verbunden.

Während der Beiwagen eine Nachbildung der Sitzreihen erhielt, ist dieser Bereich beim Triebwagen durch den Antrieb belegt. Trotzdem bleibt beim Triebwagen ein nahezu freier Durchblick. Eine Nachbildung der Führerstände wäre aber schon wünschenswert gewesen. Eine Beleuchtung wurde nicht realisiert.

Einen sehr guten Eindruck hinterlässt der Antrieb. Geschmeidig und leise geht der Motor mit kleiner Schwungmasse zu Werke, was angesichts des großen Resonanz-



Rocos Bügelfalten-110 und die türkisfarbenen Silberlinge ergeben einen harmonischen Epoche-V-Regionalexpress.

gen einen Generator aufweisen. Wegen der Metallachslagerschalen und der Stärke der Blenden selbst stehen die Schlingerdämpfer über die Fahrzeug-Umgrenzung hinaus.

Die Schweißnähte auf dem Dach tragen etwas dick auf, dafür überzeugt die Gravur der Kuckuck-Lüfter. Die Qualität der Lackierung entspricht den Erwartungen an ein Professional-Produkt. Mit dem DB-AG-Logo auf den Seiten scheint ein Untersuchungsdatum von Oktober 1989 etwas arg weit zurückliegend. Voll auf der Höhe der Zeit ist die Ausführung der Bedruckung, die sogar die mehrfarbigen Piktogramme an den Stirnseiten beinhaltet. Einzig bei den Bremsumstellhebeln verzichtet der Hersteller auf die farbige Auslegung. Andererseits kann der Modellbahner die Kleinigkeit mit Pinsel und etwas Farbe nachholen. Die Waggons tragen in Metallachslagern sitzende Halbachsen, die eine eventuell nachgerüstete Innenbeleuchtung über alle acht Räder mit Strom versorgen.

In einer Garnitur aus Roco- und Lima-Silberlingen sehen die Italiener recht alt aus. Anders als bei den 26,4-Meter-Schnellzugwagen realisierte Roco bei den Türkislingen korrekt hohe Rahmen. Trotz der schöneren Faltenbälge an den Neulingen, ergeben N- und M-Wagen einen harmonischen Zugverband.

Rocos neue Nahverkehrs-Wagen-Serie überzeugt durch Maßstäblichkeit, sehr gute Gravuren und eine ansprechende Lackierung. Etwa 45 Euro muss man für einen Waggon über die Ladentheke reichen.

Jochen Frickel

---

raums verblüfft. Eine Minimalgeschwindigkeit von 8 km/h bei 2,5 Volt kann sich sehen lassen. Zwei angetriebene Achsen und ein Gewicht von 101 g befähigen den Straßenbahnzug auch zum Befahren steigungsreicher Strecken, wie sie die Originale ebenfalls zu bewältigen hatten.

230 Euro für das Bausatzset von Trieb- und Beiwagen beziehungsweise 160 und 90 Euro für die Einzelfahrzeuge dürfen für Kleinserien-Fahrzeuge als angemessen gelten. Fertigmodelle sind entsprechend teurer. Die Fahrzeuge werden für H0m und H0-Normalspur geliefert. Info: H. J. Spieth, Bärenhofstr. 27, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

Jochen Frickel

Fahrwerte analog

- **V_{max} bei 12 V: 115 km/h**
- **V_{max} Vorbild (45 km/h): Bei 5,5 Volt**
- **Auslauf aus V_{max}: 90 mm**
- **Auslauf aus 45 km/h: 14 mm**
- **Anfahren (2,5 V): 9 km/h**
- **Kriechen (2,3 V): 8 km/h**
- **Zugkraft Ebene: 10 g**
- **Zugkraft Steigung 3%: 8 g**
- **Zugkraft Steigung 6%: 5 g**



Der wieder lieferbare Ursprungstyp wies beim Vorbild noch von Hand betätigte Türen auf.

Auf einen Blick

PRO **Maßstäbliche Umsetzung; sehr gute Fahreigenschaften; zuverlässige Kupplungen**

KONTRA **Keine Führerstandsnachbildung im Motorwagen**

PREIS **Bausatz-Set Tw + Bw 230 Euro**

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Diese Güterwagen bereichern das H0e-Sortiment nach DR-Vorbildern.



Mittels kurzer Kuppelzapfen werden die Wagen verbunden. Der Effekt ist durchaus vorbildnah.

Nach Jahren der Abstinenz steigt mit Roco ein Großserienhersteller wieder ins H0e-Geschäft ein, zuerst mit drei Güterwagen.

Phantastisch ausgedacht

In den 30er- und 40er-Jahren ließ die DRG in Görlitz eine Reihe von Schmalspurgüterwagen für 750 und 760 Millimeter Spurweite produzieren, die auf entsprechenden Strecken im Reich zum Einsatz kamen. Deren gab es auf dem Gebiet der späteren DDR einige. Roco legt vorerst drei vierachsige Güterwagen in H0e wieder auf, deren Vorbildgeschichte zwar nicht Wagen für Wagen belegt werden kann, die aber durchaus auf DDR-Gebiet hätten verbleiben können.

Der Rungenwagen HH, der offene Wagen OO und der gedeckte Wagen GG zeigen das typische DR-Gesicht mit rotbraunem Aufbau und schwarzem Fahrgestell. Sie sind alle mit Bremserhaus ausgerüstet; der GG-Wagen hat bewegliche Türen. Die Revisionsdaten vom Jahr 1962 legen die Wagen auf die Epoche III fest, die Bedruckung ist lupenrein und mit bloßem Auge lesbar.

Nachgebildet ist eine Scharfenberg-Kurzkupplung. Mit kurzen Kuppelzapfen können die Kupplungen verbunden werden. Es ist auch möglich, Bügelkupplungen einzusetzen, die den Wagen beiliegen. Ansonsten ist die Detaillierung gut, die des Wagenbodens sogar sehr gut. Auf die Darstellung abgenutzter Innenflächen wurde dagegen bis auf den Boden bei den gut einsehbaren OO- und HH-Wagen verzichtet. Die Wagen sind leicht, aber leider nicht leichtgängig: Im unebenen Gleis kann es schon mal zu Entgleisungen kommen.

Wie gesagt, haben die Wagen kein konkretes und lokal definiertes Vorbild. Konsequent ist die Beschriftung „Raw Friedland", wie sie an den Langträgern steht, war Friedland doch lange Ausbesserungswerk für Reichsbahn-Schmalspurwagen aller Spurweiten. Wer sich hingegen einfach am Schmalspurbetrieb erfreuen möchte, für den sind die H0e-Roco-Wagen allemal eine gute Ergänzung, wenn nicht gar ein Einstieg. Schnäppchen darf man in diesem Segment nicht erwarten: Der offene Wagen und der Rungenwagen kosten um 25, der GG-Wagen etwa 30 Euro.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Interessante Schmalspurfahrzeuge; gute Detaillierung; annehmbarer Preis; austauschbare Kupplungen

KONTRA Wagen sehr leicht; Neigung zum Entgleisen; keine belegbaren lokalen Vorbilder

PREIS Zirka 25 Euro (HH, OO), 30 Euro (GG)

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

In der H0-Platin-Edition liefert Roco die Rangierlok 1161.017 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

Rangierfreude

Für die elektrifizierten Strecken im Westen des Landes bestellten die damaligen BBÖ im Jahr 1925 elektrische Rangierlokomotiven der Baureihe 1070, um den unwirtschaftlichen Einsatz von Dampf- oder elektrischen Streckenlokomotiven vermeiden zu können. Insgesamt wurden 27 Loks der Baureihen 1070 (5) und der kaum veränderten 1070.100 (22) geliefert, die später bei den ÖBB als 1061 beziehungsweise 1161 eingereiht wurden.

Das Roco-Modell überzeugt durch eine genaue Wiedergabe aller Details. Besonders gelungen sind das Fahrwerk mit den zierlichen Treibstangen sowie zahlreichen freistehenden Bauteilen und die Nachbildung des interessanten Daches. Die Langsamfahreigenschaften versprechen Spaß beim Einsatz als Rangierlokomotive. Auch wenn das Modell etwas zu schnell ist, so rast die Lok dennoch nicht. Lediglich bei der Zugkraft schwächelt die 250 Gramm schwere 1161 ein wenig. Hier hätten zumindest Haftreifen vermutlich ein besseres Ergebnis ermöglicht.

Für ungefähr 200 Euro erhält man ein äußerlich gelungenes Modell mit guten Fahreigenschaften.

Stefan Alkofer

Nich nur das markante Blutorange läßt Rocos 1161.017 auffallen.



Fahrwerte analog

- V_{max} bei 12 V: 95 km/h
- V_{max} Vorbild (40 km/h): Bei 5,5 Volt
- Auslauf aus V_{max}: 145 mm
- Auslauf aus 40 km/h: 20 mm
- Anfahren (›2 V): 4 km/h
- Kriechen (›2V): 4 km/h
- Zugkraft Ebene: 40 g
- Zugkraft Steigung 3%: 30 g
- Zugkraft Steigung 6%: 20 g

Auf einen Blick

PRO Sehr gut detailliertes Modell; gute Langsamfahreigenschaften; geätzte Lokschilder

KONTRA Etwas zu schnell; wenig Zugkraft

PREIS Etwa 200 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Modellbau auf höchstem Niveau repräsentiert die Feinheit der Sternradheumaschine von Weinert. Der passende Lanz steht dem nicht nach.

Pünktlich zur ersten Heuernte brachte Weinert zwei passende H0-Neuheiten zum Basteln in den Handel.

Erntebereit

Der Lanz-Halbdieselschlepper (Best. Nr. 4572 mit Gummibereifung, Best. Nr. 4575 mit Speichenrädern) besteht aus sauber gegossenen Weißmetall- und Messinggussteilen. Die gut bebilderte Bauanleitung bringt auch die weniger geübten Bastler schnell zum Erfolg. Nach dem Entfernen von Gussresten werden die Baugruppen beziehungsweise Teile so vormontiert, dass sie lackiert werden können. Weinerts Farbempfehlung dient auch gleichzeitig als Hilfe, welche Teile einzeln lackiert werden. Nach der Bemalung der Reifen mit Umbragrau folgt die Endmontage mit wenig Sekundenkleber. Durch die Einzellackierung ergeben sich gute Farbtrennkanten, die zum sauberen Aussehen beitragen. Die Schiebebilder zur Dekoration vollenden das Werk.

Nach etwa zwei Stunden erhält man einen wunderschönen Lanz-Schlepper passend zur ebenfalls neuen Sternradheumaschine (Best. Nr. 4573). Aus den beiden Messinggussbäumen und einem Ätzblech werden die Teile ausgetrennt und vorsichtig versäubert. Außer der knappen, aber gut nachvollziehbaren Bauanleitung gibt es auch noch einen Bildlehrgang für den Einsatz der Maschine. Die wenigen empfindlichen Teile werden vorsichtig in Form gebracht und dann wie oben beschrieben farblich behandelt. Der Zusammenbau ist jedoch ein wenig knifflig. Dennoch: Mit Pinzette und etwas Geduld schafft jeder, der gewillt ist, das kleine Meisterwerk.

Die Lackierung beider Modelle sollte möglichst mit einer Spritzeinrichtung erfolgen, aber auch eine behutsame und dünne Mehrfachpinsellackierung lässt den ambitionierten Modellbauer eine erfolgreiche Ernte einfahren.

Rainer Albrecht/al

Auf einen Blick

PRO Gute Passform; gute 3D-Bauanleitung; relativ einfach und schnell zu bauen und zu lackieren; interessante Modelle

KONTRA –

PREIS 13,80 (4573); 34,70 (4572); 36,70 (4575) Euro

URTEILE 5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

In Reinbek östlich von Hamburg steht ein Stellwerk in genieteter Stahlbauweise. Piko setzt diesem Bau ein Denkmal in 1:87.



Der Schnellzug aus Berlin hat anno 1990 Reinbek mit seinem charakteristischen Stellwerk passiert.

Pionier-Konstruktion

Der traditionsreiche Modellhersteller aus Sonneberg in Thüringen ist nicht nur für gestandene H0-Fahr-Bahner und Einsteiger (Hobby-Programm) interessant. Zunehmend prägen auch Bahnbauten das Produktionsprofil, und man kann sagen, durchaus beeindruckend. Ob Piko damit das Begehren nach originelleren Accessoires aufgegriffen hat, das MEB im „Wunschmodell" in Heft 2 diesen Jahres artikulierte, ist dabei nebensächlich.

Das Vorbild-Stellwerk befindet sich in Reinbek an der Hauptstrecke Berlin – Hamburg. Wegen Ausbaumaßnahmen bei der Hamburger S-Bahn wird der Bahnhof Reinbek umgebaut, weshalb man sich beeilen sollte, denn das markante Stellwerk soll verschwinden.

Bei Pikos Modell des Fahrdienstleiterstellwerks „Rbk" fallen zwei Dinge ins Auge: Maßstäblichkeit und gealterte Darstellung der Metallkonstruktion. Der klar gegliederte Baukörper ist in nachvollziehbare Einzelteile zerlegt. Deren Zusammenbau ist im beiliegenden Faltblatt anschaulich erläutert. Bei der Montage des Stahlsockels allerdings empfiehlt es sich, selbigen mit den Stützen nach oben zusammenzusetzen und erst dann mit dem Schaltraum zu verkleben. Dennoch ist dieser Bausatz auch für Einsteiger genau das Richtige, denn eine falsche Zusammensetzung ist kaum möglich.

Erfreulicherweise hat Piko an die Imitation des elektrischen Stellwerkstisches gedacht. Dieser ließe sich farblich nachbessern. Der Übergang fürs Stellwerkspersonal mit abschließender zierlicher Treppe ist breit genug für zwei Gleise und hoch genug für Oberleitungsbetrieb. Die Fenster im Stellwerksraum sind zwar einfach mit hinterklebender Klarsichtfolie dargestellt, aber das unterstreicht eher den nüchtern-technischen Zweckbau-Charakter. Bestandteil des Bausatzes sind einige Bodenplatten, doch lässt sich das Stellwerk auch ohne diesen Sockel aufstellen. Die übrig gebliebenen Platten lassen sich als Bahnsteig oder für sonstige feste Flächen verwenden.

Um Stellwerkspersonal und die Beleuchtung (einschließlich Deckendurchbruch) muss sich der Modellbahn-Bastler selbst kümmern, was jedoch kein Problem darstellen sollte. Alles in allem ist Piko mit diesem bahntechnischen Bau auch im Gebäudebereich ein großer Wurf gelungen. Sonneberg besinnt sich anscheinend auf seine Wurzeln; immerhin stand Piko einst für Pionier-Konstruktion.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Markantes Vorbild; Maßstäblichkeit; gealtertes Aussehen; wahlweise mit oder ohne Sockel aufstellbar; elektrischer Stelltisch nachgebildet

KONTRA Innenbeleuchtung nicht vorgesehen

PREIS Zirka 29 Euro

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fein detailliert präsentiert sich der russische GAZ 53 von Miniaturmodelle in H0.

Gib GAZ!

Im Straßenverkehr in den ehemaligen Ostblock-Staaten spielten die robusten Lastwagen GAZ 53 aus Gorki eine wichtige Rolle. Grund genug, den robusten Russen auf Epoche-III- bis -V- Anlagen aufzustellen. Die Modelle stammen vom lettischen Kleinserien-Hersteller Miniaturmodelle.

Die Lastwagen überraschen durch scharfe Gravuren und zahlreiche Details. So ist der Kühlergrill durchbrochen dargestellt, und die Scheinwerfer sind inklusive des schwarzen Zierrings exakt eingepasst. Auch die Blinker setzt der Hersteller separat ein. Die exakt auf die Achsen aufgepressten Felgen weisen tiefe Gravuren auf. Werkseitig rollten die Originale auf Drei-Loch-Felgen. Das Tanklöschfahrzeug (TLF) trägt feine Leitern, die sich aber nicht ausfahren lassen. Dafür glänzt das TLF mit freistehenden Aufstiegen und Griffstangen am Aufbau. Gut eingepasst zeigen sich die Scheiben. Jedem Lkw legen die Letten zwei Außenspiegel bei, deren Montage, wegen des weichen Kunststoffs, aus dem sie bestehen, etwas friemelig ist. Für 11,50 Euro (Feuerwehr-Wagen) und 14,50 Euro (Sattelschlepper) bieten die Kleinserien-Modelle ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Modelle wurden zur Verfügung gestellt von MR BB, Marina Reich, Johanna-Rust-Str. 11, 14480 Potsdam, E-Mail: reich-potsdam@t-online.de.

Jochen Frickel

Vorbildinfos

- Baujahre 1961 - 1991
- Motor 8-Zyl.- oder 6-Zyl.-Vergasermotor, für Export auch Dieselmotoren
- Hubraum 4254 bzw. 3485 cm^3
- Leistung 90 - 115 PS
- V/max 85 km/h
- Nutzlast 4 - 5 Tonnen

Die ansprechende Ausführung der beiden Lkw kann sich mit Fahrzeugen aus westlicher Großserie durchaus messen.



Auf einen Blick

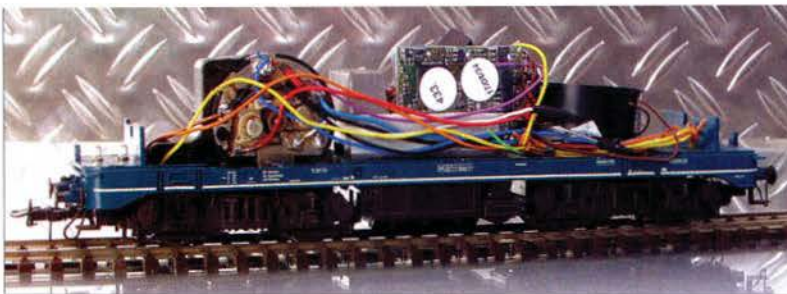
PRO Exakte Formgebung; feine Detaillierung; recht günstiger Preis

KONTRA Friemelige Montage der Außenspiegel

PREIS Etwa 11,50 Euro (TLF), 14,50 Euro (Sattelzug)

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



In Fleischmanns 218 bietet sich reichlich Raum für ESUs Decoder.

Realistischer Zugverkehr hat auch etwas mit Geräuschen zu tun. ESU hilft mit der neuen Sounddecoder-Generation.

Stimmgewaltig

Nach dem in den Basteltipps (Seite 59) beschriebenen Einbau muss der Baustein zeigen, welche Fortschritte ESU bei der Sound-Qualität gemacht hat.

Die als Basis verwendete 218 hat noch keine Schwungmasse und ist darum etwas leiser. Für den großen Lautsprecher kommt als weitere Basis-Lok noch Märklins 216 in Frage. Zunächst einmal sollte sich der Digitalbahner von der Vorstellung des Plug-and-Play verabschieden. Schließlich nimmt man an einem neuen Fernseh-Gerät auch erst mehrere Einstellungen vor. Der echte Genuss stellt sich nämlich erst ein, wenn man die Höchstgeschwindigkeit auf vorbildgerechte Werte reduziert und Beschleunigungs- und Verzögerungs-Werte programmiert hat. Wählt man bei der 218 bei der Höchstgeschwindigkeit den Wert 22, so erreicht die Maschine praxisgerechte 150 km/h. Die Programmierung ist in der beiligenden Anleitung anschaulich beschrieben.

Nachdem man die Fahrwerte wunschgemäß eingestellt hat, folgt die akustische Beurteilung der Decoder-Qualität. Bei Betätigung der Taste F1 springt der Motor mit mahlendem Geräusch an und verfällt in einen stabilen Leerlauf. Legt man nun eine Fahrstufe ein, so dreht zunächst der Motor hoch, bevor sich die Lok sachte in Bewegung setzt. Nach Erreichen der angewählten Fahrstufe schaltet der Motor akustisch etwas zurück, um bei weiterer Geschwindigkeitserhöhung wieder höher zu drehen. In den oberen Fahrstufen wird stärker zurückgeschaltet. Die Nebengeräusche überzeugen, doch statt zweier Signalhörner hätte man sich zur Bahnsteig-Ansage den auf F5 liegenden Abfahrtspfiff gewünscht. Schließlich müssen diverse Zentralen mit vier Funktionstasten auskommen.

Die Sounddecoder beweisen, dass nicht alle Elektronik-Artikel im Laufe der Zeit billiger werden. Bei einem Preis von 120 Euro ist derjenige gut dran, der das Lokmodell, in das der Baustein eingebaut werden soll, bereits besitzt. In jedem Fall macht eine Lok mit Original-Sound mehr Spaß als zwei Triebfahrzeuge ohne.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Glaubwürdige Geräusche; im vorliegenden Fall verbesserte Langsamfahreigenschaften der Lok

KONTRA Abfahrtspfiff auf F5

PREIS Etwa 120 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Stirnansicht zeigt das typische 120-Gesicht, das auch die Serien-Exemplare aufweisen.



Gehäuse und Innenleben von Märklins Vorserien-120 erfuhren eine Aufwertung.

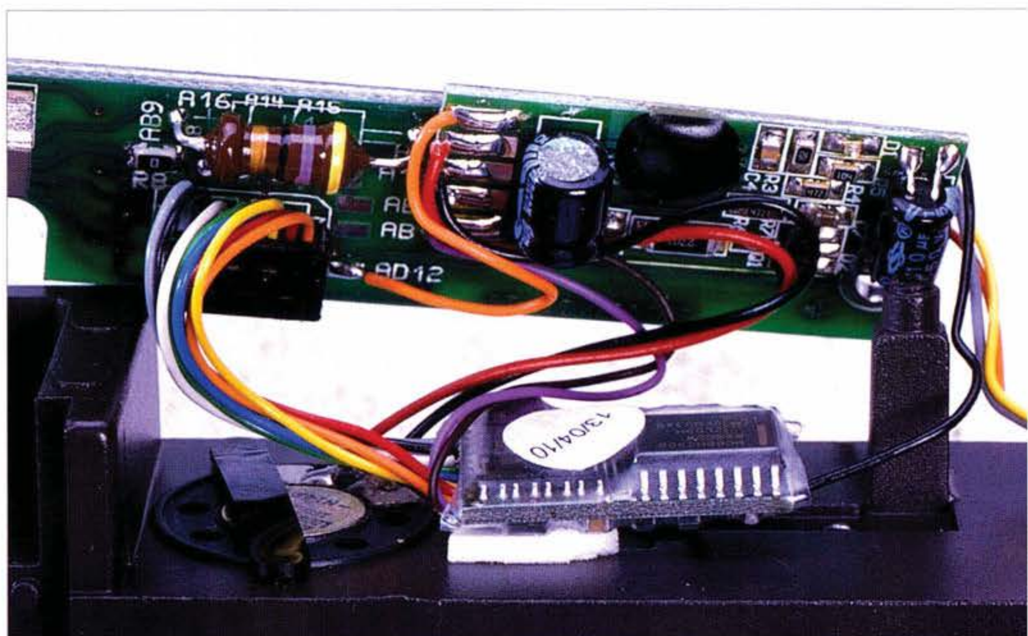
Fernbedient

Erfahrenen Märklin-Bahnern wird der Beginn der neuen H0-Decoder-Zeitrechnung anhand des der Packung beiliegenden Heftes „Decoder einstellen mit der Control Unit" deutlich.

Ohne das Gehäuse abzunehmen, kann man Adresse, Mindest-Geschwindigkeit, Anfahrverzögerung, Bremsverzögerung und Höchstgeschwindigkeit einfach von der Zentrale aus ändern. Die Vorgehensweise ist in dem Heftchen anschaulich beschrieben. Bei der Umprogrammierung muss die 120 die einzige Lok sein, die auf der Anlage steht. Alternativ kann man ein separates Programmiergleis einrichten, das elektrisch von der Anlage getrennt ist. Der Decoder stammt vom Elektronik-Spezialisten ESU, der für innovative Sound-Decoder bekannt ist.

Das einzige Geräusch, das die 120 von sich geben kann, ist das einer Art Signalhorn. Der von einem zusätzlichen Baustein erzeugte Ton erinnert eher an das Sonar-Geräusch im U-Boot.

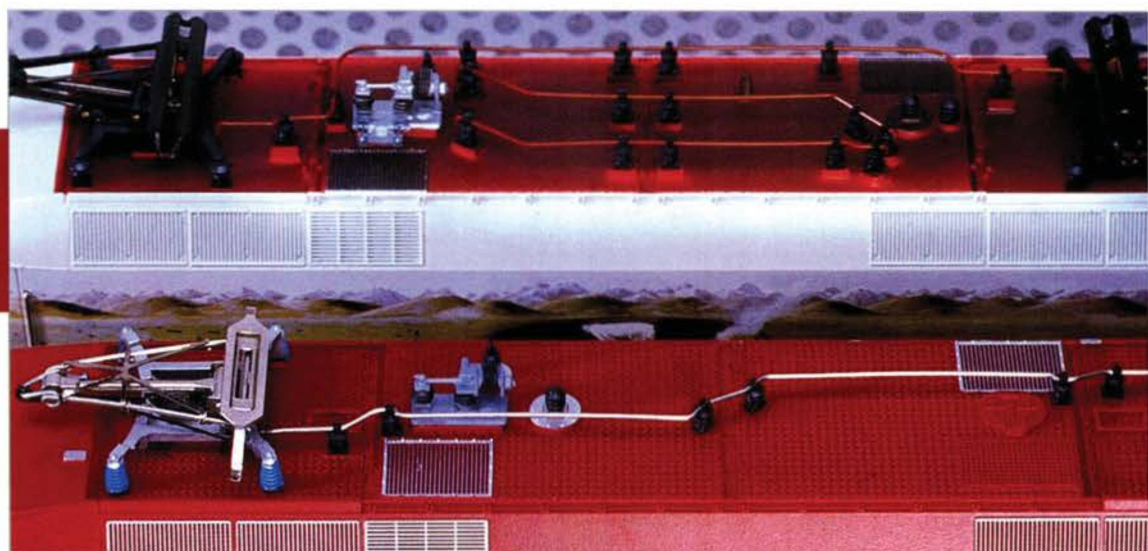
Wer nun denkt, dass Märklin für den neuen Decoder seine alte 120 gewählt hat, wird angenehm überrascht. Schon die erste Berührung macht deutlich, dass die Vorserien-120 ein Metallgehäuse besitzt. Dieses weist zeitgemäße Gravuren und eine gegenüber der 120.1 geänderte Dachausrüstung auf. Die Lüftergitter sind sehr sauber in Silber aufgedruckt. Um mehr Tiefenwirkung zu erzielen, sollte der →



Auf einem Klebepad am Rahmen sitzt der ESU-Decoder. Die Kabel führen zur achtpoligen Schnittstelle.

Fernbedienungen erhöhen den Komfort. Das gilt in der Unterhaltungselektronik wie bei der Modellbahn.

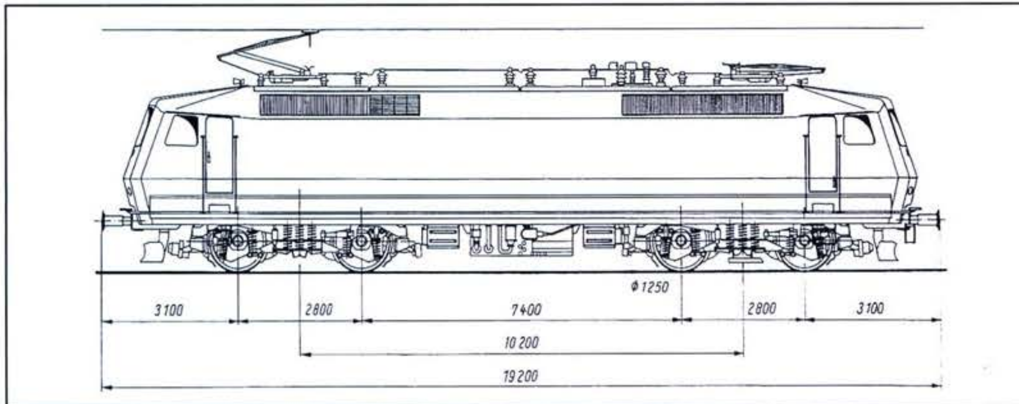
Zugstark: Kräftiger Antrieb in schwerer Lok



Vergleich der Vorserien- (unten) und Serienlok (oben). Die Pantographen der 120.0 sind recht filigran und trotzdem ausreichend stabil für echten Oberleitungsbetrieb.

MESS- UND DATENBLATT

120.0 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 120002 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: IV
Katalognummer: 37538
Im Handel seit: Mai 2004
Andere Ausführungen: 37537: 120.0 ohne Werbeschriftzug
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 681 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig Märklin-Kurzkupplung in Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 265 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

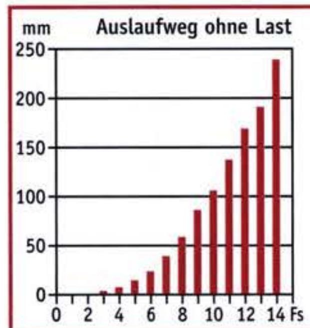
Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über 8 Räder
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Zahnradgetriebe auf zwei Achsen eines Drehgestells
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ebene: 191 Gramm (Zug mit 116 Achsen)
3 % Steigung: 179 Gramm (Zug mit 106 Achsen)
8 % Steigung: 134 Gramm (Zug mit 80 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Schraube im Boden lösen und Gehäuse abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
Fs = Fahrstufe

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19200	220,7	220,5
Achsstand	13000	149,4	149,4
Raddurchmesser	1250	14,4	14,3
Drehgestell-Achsstand	2800	32,2	32,2
Höhe über SO	4380	50,3	52,3
Breite	3000	34,5	34,5

Fahrwerte ohne Last	Fs	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	6	–
Kriechen	1	6	–
V_{max}	14	264	232
$V_{Vorbild}$	9	160	85
bei 100 km/h	6	100	29

Modellbahner sie innen mit schwarzer Farbe auslegen, weil die rote Gehäusefarbe durchscheint. Bis auf die scheinbar unvermeidliche zentrale Befestigungsschraube des Stromabnehmers wirkt die Dachpartie gelungen. Die Pantographen selbst sind dem Vorbild-Typ SBS 80AL gut nachgestaltet. Der Hauptschalter hat leider keine Verbindung zur Dachleitung und der Durchführungsisolator keine zum Hauptschalter. Die zwischen den Drehgestellen befindlichen Armaturen sind nur flach graviert.

Die Führerstände weisen eine tief nach unten gezogene Einrichtung auf, die geradezu nach einer farblichen Überarbeitung durch den Modelleisenbahner verlangt, schließlich lässt sich im Digital-Betrieb über die Taste F2 eine Führerstandsbeleuchtung zuschalten. Eine farbliche Anpassung seitens des Herstellers würde das Modell nur unnötig verteuern. Zu seinem Arbeitsplatz hangelt sich der H0-Lokführer an den freistehenden Griffstangen und blickt dann durch passgenau eingesetzte Fenster.

Für Bewegung sorgt Märklins bekannter fünfpoliger Drehgestell-Motor, der über ein präzise gefertigtes Getriebe zwei Achsen antreibt. Ein Gewicht von 681 Gramm ermöglicht im Verein mit vier Haftreifen eine hervorragende Traktion. Ein Inter-City-Zug dürfte in der Ebene aus 29 maßstäblichen Schnellzugwagen bestehen. Selbst in der Acht-Prozent-Steigung beschleunigt der gewichtige Vierachser noch 20 Waggons und bringt sie im Gefälle auch zum Stehen. In allen Tempobereichen kann man der Maschine eine angenehme Geräuschentwicklung bescheinigen. Im Digital-Betrieb kriecht 120002 bei Bedarf mit umgerechnet 6 km/h und beschleunigt bis auf 264 km/h in der 14. Fahrstufe. Aus der Maximal-Geschwindigkeit kommt die Maschine bei Stromunterbrechung nach etwa 23 Zentime-



Konturenscharf und deckend wurden die Anschriften an 120002 wiedergegeben.

tern zum Stillstand. Im Analog-Betrieb fährt die Lok bei sechs Volt mit 11 km/h an und erreicht bei 16 Volt etwas arg flotte 368 km/h. Das Vorbildhöchsttempo von 160 km/h liegt bei 8,8 Volt an.

Obwohl der Decoder mit einer achtpoligen Digital-Schnittstelle ausgerüstet ist, kann der Wechselstrom-Bahner den Decoder nicht gegen einen Blindstecker tauschen, da der Motor nur mit Gleichstrom funktioniert. Wenn man seine Mittelleiter-Anlage aber mit Gleichstrom betreibt, lohnt sich der Einsatz eines Blindsteckers, weil die Langsamfahreigenschaften besser sind als mit Decoder im Wechselstrom-Betrieb. So sind bei vier Volt 6 km/h als ruckfreie Mindestgeschwindigkeit möglich.

Kaum eine andere E-Lok hatte in den frühen 80er-Jahren ein so breites Einsatzspektrum wie die Vorserien-Loks. 120002 durfte sich vor schweren Regel-Güter- und Schnellzügen, wie vor kurzen Messzügen beweisen. Sie fuhr 1980 mit nur einem Messwagen am Haken auf der Strecke Celle – Uelzen 231 km/h und beschleunigte in 20 Sekunden auf 200 km/h! Daneben weilte sie 1985 zu Vergleichsfahrten in Schweden. Wen die charakteristischen orangefarbenen Schriftzüge stören, der kann zur Artikel-Nummer 37537 greifen, unter der Märklin später eine 120.0 ohne diesen Zierrat liefert. Der neue Decoder ermöglicht zeitgemäße Programmierung. Dass er ohne Lötarbeiten auszutauschen ist, darf als weiterer Vorteil gelten. Durch das Metall-Gehäuse erfuhr die mit sehr guten Fahreigenschaften aufwartende Lokomotive eine Aufwertung. Etwa 265 Euro kostet das gute Stück.

Jochen Frickel

Vor über 40 Jahren erschien die erste 75 von Gützold. Mehr als die Baureihenbezeichnung und die Achsfolge aber hat das neueste H0-Modell aus Zwickau mit dem Vorgänger nicht gemein.

Spieglein, Spieglein an der Wand

Im Jahre 1953 erschienen bei Gützold, dem zweitgrößten H0-Hersteller in der DDR, die ersten Modelle der Baureihen 24 und 64. Anfang der 60er-Jahre überarbeitete Gützold beide Maschinen und überlegte, ob man auf das Fahrwerk nicht noch etwas anderes setzen kann. Er fand die Baureihe 75, vormalige sächs. XIV HT, quasi vor der Haustür, und so präsentierte er 1963 ein Modell dieser sächsischen Tenderlok. Während das Gehäuse die gewohnt hohe Gützold-



...wer ist die Schönste im Gützold-Land? Das Modell von 1963 (hinten) überlässt der Neuentwicklung neidlos den vorderen Platz.



Rücken an Rücken zeigen sich deutliche Fortschritte von 40 Jahren Modellentwicklung. Der Rahmen um die Schleppachse ist horizontal geteilt.



Speisepumpe, Oberflächenvorwärmer und Leitungen stellten hohe Anforderungen an den Formenbau, die Gützold glänzend bewältigte.

Qualität aufwies und maßstäblich war, mussten beim Fahrwerk Kompromisse hingenommen werden.

Denn die Grundkonstruktion der 64 wurde fast unverändert übernommen. Zwar stimmte die Achsfolge, die Länge über Puffer der Vorbilder differierte schon um 75 Millimeter, und die Treibräder waren im Durchmesser 90 Millimeter zu klein; zudem stimmten die Achsstände untereinander nicht. Das – zu kleine – hintere Laufrad rutschte bis unter den Tender und saß zu weit hinten. Einerseits erfreute sich das Modell, das für 41,30 Mark der DDR erhältlich war, großer Beliebtheit. Andererseits gab es im MEB veröffentlichte Umbauvorschläge, die das entsprechend angepasste Fahrwerk der Piko-66 unter das Gützold-Gehäuse schnallten (siehe Rückspiegel auf Seite 104).



Die leicht gewölbte Rauchkammertür und der Zentralverschluss stehen der neuen 75 gut zu Gesicht.

Viele H0-Freunde wünschten sich ein zeitgemäßes Modell dieser formschönen sächsischen Tenderlok, und in Zwickau hat man diesen Wunsch erhört. Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg war noch ein unfertiges Handmuster zu sehen, und jetzt präsentiert Gützold die völlig neu konstruierte 75.5. Nicht ein einziges Teil des Vorgängermodells wurde wiederverwendet.

Aus dem Karton entnommen, fällt die reichhaltige Detaillierung auf. Angenehm dabei: Gützold vermeidet eine Unzahl von Hand anzusetzender Zurüstteile; Leitungen, Lampen, Wasserkastendeckel, Verglasung und Weiteres sind werkseitig bereits montiert. Einzig Imitationen von Luftschläuchen und die Bügelkupplungen sind in die Pufferbohle einzusetzen.

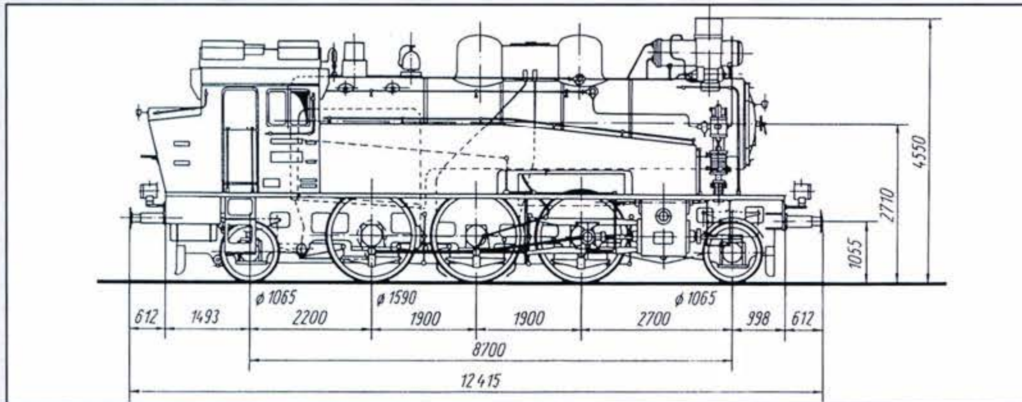
Wohl um die Schwächen des alten Fahrwerkes wissend, haben sich die Westsachsen mit dem neuen Chassis extra Mühe gegeben. Der Vergleich der durch 87 geteilten Vorbildmaße mit den tatsächlichen am Modell zeigt nur minimale Abweichungen. Treib- und Kuppelstangen bestehen aus einem Bronzestreifen, der mit Kunststoff ummantelt ist. Damit

Genauester Maßstab, perfekte Detaillierung und gute Zugkraft – ein echter Zugewinn

wird einerseits Stabilität und zum anderen eine gute Detaillierung und Farbgebung erreicht. Die Steuerung besteht aus Kunststoff, dessen Farbton den Eindruck von in Gebrauch befindlichen Teilen trifft. Eine intelligente Lösung haben sich die Konstrukteure für die Nachlaufachse einfallen lassen: Der Rahmen ist an dieser Stelle horizontal geteilt und schwenkt mit der Achse aus. Die Qualität von Bedruckung und Beschriftung lässt sich in einem Wort ausdrücken: Exzellent. →

MESS- UND DATENBLATT

BR 75.5 der DR von Gützold in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Gützold, Zwickau
Bezeichnung: 75 555 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2003/2004
Epoche: III
Katalognummer: 40 100
Im Handel seit: Juni 2004
Andere Ausführungen: Wechselstrom (Art.-Nr. 40 130, III. Quartal)
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 341 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 356 mm
Kupplung: Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 230 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer und Achsschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn/hinten
Digitale Schnittstelle: NEM 652

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke und Stirnräder auf C-Achse, A- und B-Achse werden über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, ø 13,5 x 8 mm
Haftreifen: Zwei, auf C-Radsatz
Zugkraft: Ebene: 85 Gramm (Zug mit 50 Achsen)
3 % Steigung: 82 Gramm (Zug mit 48 Achsen)
8 % Steigung: 73 Gramm (Zug mit 42 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Führerhaus, -stand und Rauchkammer abziehen, Schraube lösen, Kessel abheben
Innenteile: Motor und Platine sind nach Abnahme des Führerhauses und des Kessels zugänglich; Getriebe gekapselt
Zurüstteile: Bügelkupplungen, Luftschlauch-Imitationen
Bedienungsanleitung: Ausführliche, gut bebilderte Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler; Ersatzteilübersicht liegt bei





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	12 415	142,7	143,1
Gesamtachsstand	8700	100	100
Treibraddurchmesser	1590	18,3	18,2
Achsstand der Treibräder	1900	21,8	21,8
Höhe Schornstein über SO	4550	52,3	53,0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,8	5	-
Kriechen	1,8	5	-
U_{Nenn}	12	120	90
$V_{Vorbild}$	8,8	75	46

Teil zwei widmet sich den modellbahnpraktischen Kriterien. Das Modell wird vom Motor über eine Schnecke und ein Zahnradgetriebe auf die letzte Kuppelachse (C-Achse) angetrieben. Deren Räder sind mit Haftreifen versehen. Der Antrieb der anderen Kuppelachsen erfolgt über die Kuppelstangen. Das Getriebe ist gekapselt ausgeführt, eine Öffnung zu Wartungszwecken ist nicht vorgesehen.

Die Lokomotive entwickelt nur sehr geringe Fahrgeräusche. Bei 1,8 Volt fährt sie mit umgerechneter Schrittgeschwindigkeit an, und ab dieser Spannung erfolgt der Lichtaustritt über LED. Diese sind ziemlich gelb und leuchten intensiver, aber mit gleichbleibendem Farbton, wenn die Spannung gesteigert wird. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes, leicht zu merkende 75 km/h, erreicht

Die Lok ist vorbereitet für den Einbau eines Decoders sowie eines Rauchentwicklers

das Modell bei 8,8 Volt. Liegt die Nennspannung von 12 Volt an, ist die Maschine etwas fix mit umgerechneten 120 km/h; mit NEM-Zuschlägen dürften es 105 km/h sein.

Beeindruckend ist die Zugkraft: In der Ebene zieht die Lok 85 Gramm. Das ist ein Zug mit 25 zweiachsigen Wagen – den muss man sich hinter dieser Lok erst einmal vorstellen! In der achtprozentigen Steigung sind es immerhin noch 73 Gramm oder 21 Zweiachser. Erreicht wird diese Zugkraft, indem Schornstein, Lokkessel, Wasserkasten einschließlich Umlauf und der gesamte Lokrahmen aus Metall gefertigt sind. So bringt das doch eher kleine Lokmodell stolze 341 Gramm auf die Waage.

Der Strom wird über alle Räder ohne Haftreifen abgenom-



Der Motor treibt über das gekapselte Getriebe die C-Achse an. Treib- und Kuppelstangen bestehen aus mit Kunststoff ummanteltem Metall.

men, bei Vor- und Nachlaufachse über Achsschleifer. Vor- und Nachläufer sind gefedert, so dass immer ein gewisser Andruck herrscht und der Stromkontakt auch im unebenen Gleis erhalten bleibt. So gab es keine Probleme mit einer ruckweise fahrenden Lok.

Der kleinste befahrbare Radius beträgt 356 Millimeter. Gützold empfiehlt allerdings, die Kolbenstangenschutzrohre zu entfernen, wenn Radien kleiner als 380 Millimeter befahren werden sollen.

Die Wartungsarbeiten beschränken sich darauf, das Fahrwerk von Zeit zu Zeit von Staub und Faserresten zu reinigen; außerdem sind die Achslager und die Kurbelbolzen bei Bedarf leicht zu ölen. Wenn die Lok demontiert werden soll, sind insgesamt fünf Teilschritte auszuführen. Diese sind im Beiblatt anschaulich und unmissverständlich dargestellt. Die Lok ist vorbereitet für den Einbau eines Digitaldecoders, außerdem kann der Dampfgenerator Nr. 21 von Seuthe eingesetzt werden.

Zunächst gelangt die Gleichstrom-Variante der DR in Epoche-III-Ausführung in den Handel. Ab dem dritten Quartal soll die Wechselstrom-Version im Angebot sein. Die Qualität des Modells hat natürlich ihren Preis: Zirka 230 Euro sollte man für den Erwerb der neu konstruierten 75 einplanen.

Henning Bösherz

Die Kehrwieder-Zauberer



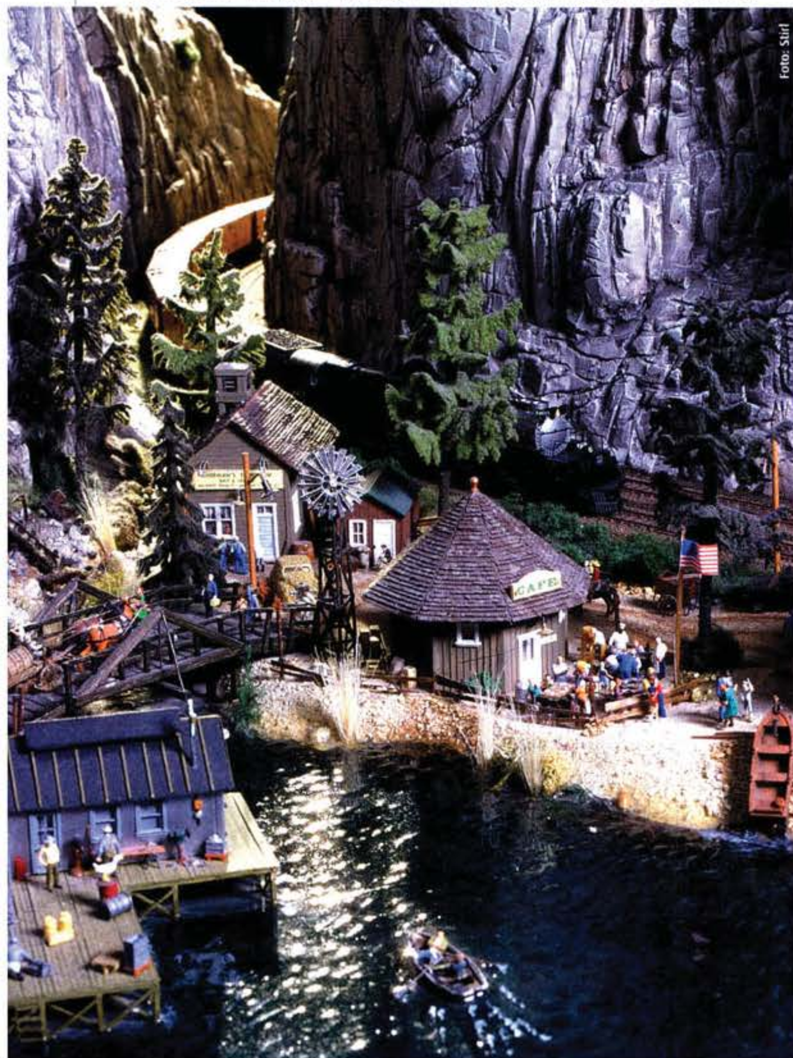
Blick von der Hohen Brücke auf die Speicherhäuser am Kehrwieder. In Block D wächst das Miniatur-Wunderland.

Zwischen Binnenhafen und Zollkanal: Auf der Suche nach magischen Momenten landet man unweigerlich im Reich der braunschen Landnahme.

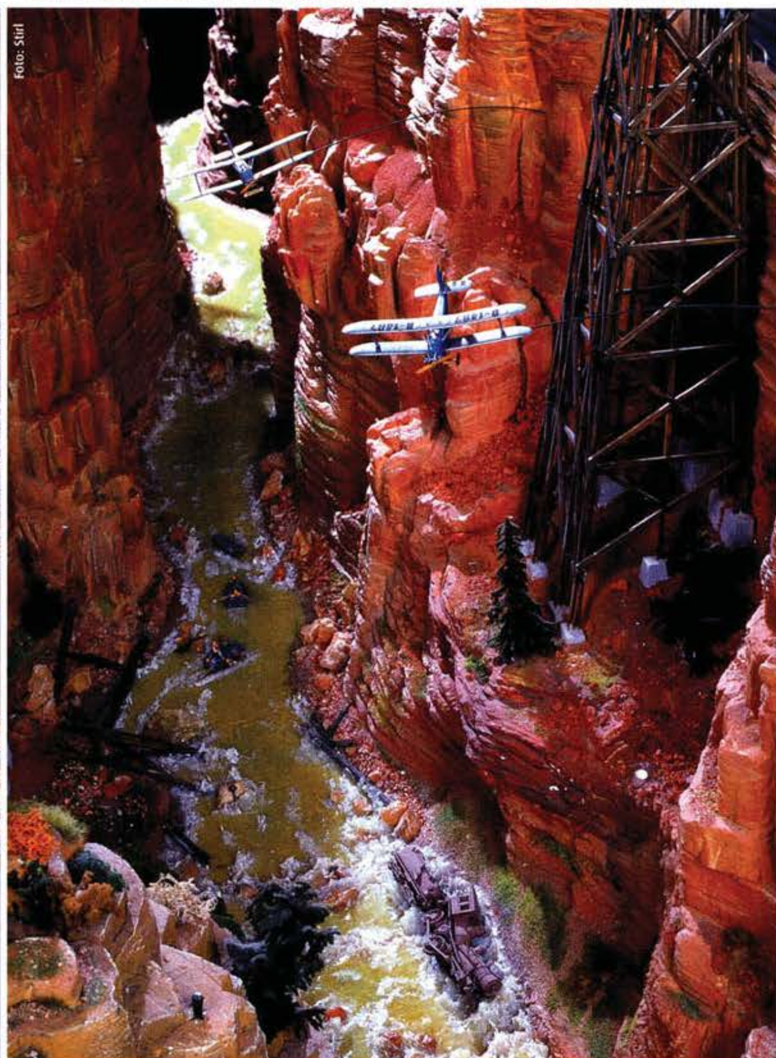
Anziehungskraft? Die Speicherstadt hat sie! Zauberei? Der Hamburger Jungfernstieg hält nicht, was er verspricht, wohl aber Kehrwieder mit der Hausnummer 2, genauer Block D, vierter Stock.

Hier also ist es, auf ehemaligem Freihafengelände der

Ein Paradies für Jäger und Angler ist das Freizeit-Camp in den Rockies.



Canyon-Spiele: Über der abgestürzten Lok tummeln sich tollkühne Piloten.




Fürchtet eigentlich nur einen totalen Stromausfall: Technischer Leiter Joachim Jürs ist für die Rahmenbedingungen zuständig.


„Das passiert ständig!" Mit der Wartung und Reparatur der Wagen ist Car-System-Spezialist Gerrit Braun voll ausgelastet.


Hat nur selten einmal Zeit, den Blick auf die Speicherhäuser am Sandtorkai gegenüber wirklich zu genießen: Frederik Braun.


Zwei Arme reichen nicht: Am Ohr das Telefon, eine Hand am Stift, die andere auf dem Laptop, so ist Stephan Hertz in seinem Element.

Freien und Hansestadt, jenes Wunderland, das gestandene Männer in Verzückung geraten lässt, nicht etwa auf der gar nicht so weit entfernten Reeperbahn!

Die erste Überraschung: Im Treppenaufgang zum Lift drängen sich selbst an diesem ganz gewöhnlichen Montag bereits erwartungsfrohe Menschen. Also nehme ich doch lieber die Treppe.

Die zweite Überraschung: hat mit der ersten zu tun: Das H0-Zauberreich lockt ganz offensichtlich nicht nur Modellbahner an.

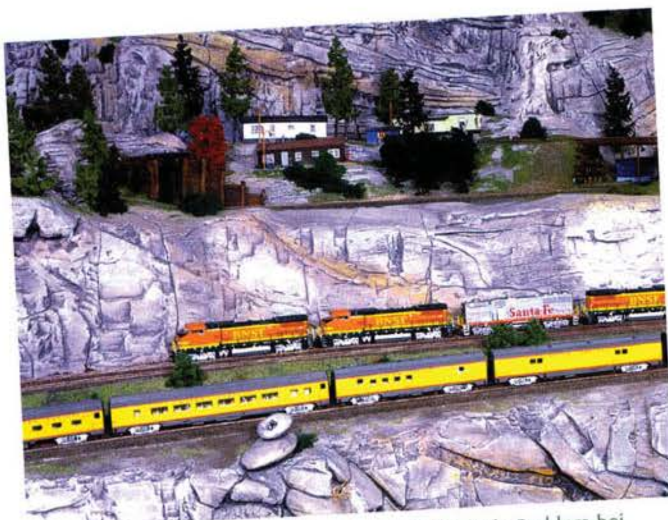
Die dritte Überraschung: Während draußen die Sonne scheint, gerate ich im vierten Stock unversehens in die hereinbrechende Nacht, die nach geraumer Zeit allerdings der nächsten Morgenröte Platz macht.

Und als wären das nicht schon Überraschungen genug, entpuppt sich Geschäftsführer Frederik Braun, den hier alle nur Freddy nennen, als 36-jähriger, fast jungenhaft wirkender Mann. Ihm sieht man nun wirklich nicht auf den ersten Blick an, dass er eine millionenschwere Modellbahnschau der Superlative auf die Beine gestellt hat.

„Wir sind mit unserem Miniatur-Wunderland jetzt im →

Mount Rushmore: Bei der Wiedergabe der US-Präsidenten-Portraits hatten die Modellierkünstler den Schalk nicht nur im Nacken.

Foto: Stirl



Typisch lange amerikanische Züge gefällig? Kein Problem bei dem zur Verfügung stehenden Platz mit großzügigen Gleisbögen.

dritten Jahr seit der Eröffnung am 16. August 2001 und rechnen für dieses Jahr mit 800 000 Besuchern", umreißt Frederik Braun die Größenordnung.

Kein Wunder, dass im Wunderland dauerhaft 50 Leute beschäftigt sind und bei weiterer Landnahme, die derzeit nach Amerika auf Skandinavien, selbstredend im Maßstab 1:87, abzielt, das Team zeitweilig auf die doppelte Anzahl anschwillt. Ein solches Wunderland zu leiten, bedarf schon einer guten Portion Organisationsvermögen. Wer also sind „wir"?

„Ganz spontane Idee" mausert sich zur Speicherstadt-Attraktion

„Wir, das sind als Geschäftsführer Stephan Hertz, mein Bruder Gerrit und ich", gibt Frederik Braun bereitwillig Auskunft und verrät, dass das Trio gleichaltrig ist.

Bevor wir das vertiefen, hätte ich allerdings doch schon gerne gewusst, wie's überhaupt zur Wunderland-Idee gekommen ist, doch sicher von langer Hand geplant?

„Eine ganz spontane Sache", lautet die freilich einigermaßen verblüffende Antwort. Und Frederik Braun erzählt, dass ihm die Idee von einem Moment auf den anderen „beim wirklich zufälligen" Betreten eines Schweizer Modellbahngeschäfts kam.

„Vergiss es", sei die Reaktion seines Bruders Gerrit gewesen. „Wissen Sie, ich bin der Optimist, mein Bruder ist eher der Pessimist und in neun von zehn Fällen redet er mir meine Ideen auch aus und im Nachhinein muss ich ihm meistens Recht geben", lacht Frederik Braun freimütig.

Doch diesmal sei es anders gewesen. Als er sich partout nicht von seinem immer lebhafter ausgemalten Vorhaben abbringen lassen wollte, lautete des Bruders Rat: „Dann mach

Las Vegas bei Nacht: Die Illumination ist zwar noch nicht komplett fertiggestellt, doch auch so ist die Wirkung schon verblüffend.



Der zur Freude der Besucherscharen einsehbare zentrale Leitstand: Hier laufen alle Datenbahnen der Elektronik-Fäden zusammen.



Hinterm hier noch unfertigen Miniatur-Michel erläutert Chefmodellbauer Gerhard Dauscher Hagen von Ortloff seine Vorstellungen.



Geschlechterübergreifendes Interesse quer durch alle Altersgruppen: Genau das ist die Intention der Miniatur-Wunderland-Initiatoren.

Fotos (6): Stirl

es!" Und alsbald nahmen die braunschen Röhren, in diesem Falle zunächst Tunnel und verdeckte Passagen statt Bildröhren, zumindest auf dem Papier allmählich konkretere Züge an.

Während ich Frederik Braun aufmerksam lausche, muss ich innerlich zugeben, dass seine Begeisterung ansteckend ist. Das muss sie auch, denn so eben mal der Hausbank ein oder zwei Millionen, damals noch Mark, für ein Projekt abzuringen, dass die meisten Banker als Spinnerei abtun würden, dazu gehört schon Überzeugungskraft.

„Und der Ruf, ein vertrauenswürdiger Geschäftsmann zu sein", wirft Frederik Braun ein und dann verblüfft mich der Hamburger wirklich, als er verrät, aus der Diskotheken-Branche zu kommen: Das familiengeführte „Voilà" ist durchaus ein Begriff in der Hansestadt und gehört nun wirklich nicht zu den Lokalitäten, die unbescholtene Bürger besser meiden sollten.

Da überrascht es mich schon nicht mehr, als ich erfahre, dass neben der Geschäftsführung auch große Teile des Teams aus dem Voilà übernommen wurden.

„Wissen Sie, wir sind keine typischen Modellbahner, aber das halten wir eher für einen Vorteil. Wir haben uns alles, was wir jetzt wissen, selber angeeignet", betont Frederik Braun, um dann allerdings innezuhalten.

So ganz stimme das denn doch nicht, räumt er sodann ein, denn sein Chef-Modellbauer ist ein echter Profi: „Gerhard Dauscher ist der größte Glücksgriff meines Lebens", schwärmt der 36-Jährige, blinzelt kurz über seine Brille, um hinzuzufügen: „Neben meiner Freundin selbstverständlich!"

Karlheinz Haucke

Wird fortgesetzt.

Wilder Westen inklusive: Das einstige Pueblo der Navajos haben mexikanische Großfamilien für sich entdeckt.



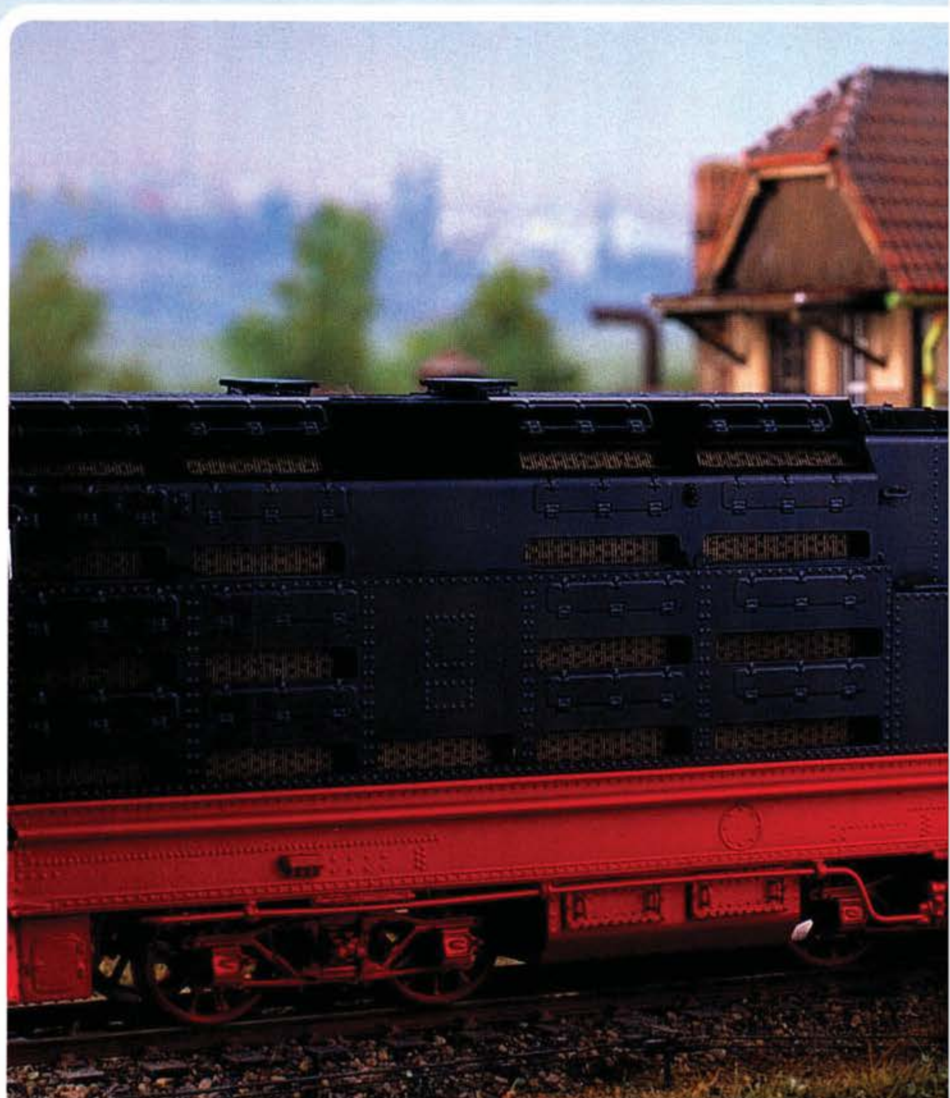
Aus der Höhe betrachtet, wirkt die T18 1001 gar nicht außergewöhnlich. Der Kohlekasten ist leer, man kann ihn nach Wunsch füllen.

Mit der T18 1001 setzt Micro-Metakit ein faszinierendes Vorbild in ein exquisites H0-Modell um.

Luxus-Turbine

Das H0-Modell der T18 1001 (Vorbild-Beitrag ab Seite 28) ist in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich. Natürlich gibt es gute Großserien-Modelle, die teilweise auch aus Metall bestehen. Geradezu virtuos fügen die Landshuter aber Messing und Edelstahl zu einem Kleinod zusammen. Trotz der extrem filigranen, weil vorbildgerecht dimensionierten Leitungen, Ventile und Leitern ist die Lok doch solider als manches Großserien-Modell. Wegen der eng bei den Rädern liegenden Kuppelstangen bleibt wenig Raum für das Ausschwenken des führenden Drehgestells, weshalb der Mindest-Radius auf 880 Millimeter beschränkt ist. Wie das Original trägt auch das Modell eine als Adamsachse ausgebildete Schleppachse. Die Schlauchverbindungen zwischen Lok und Tender bestehen aus als solchen nicht erkennbaren Federn.

Damit die mit feinsten Radsätzen ausgerüstete Dampflok auch sicher im Gleis bleibt, betrieben die Micro-Metakit-Ingenieure erheblichen Aufwand bei der Federung. Die Kuppel- wie die Schleppachsen sind gefedert ausgeführt, ebenso das Vorlauf-Drehgestell. Dabei federn die

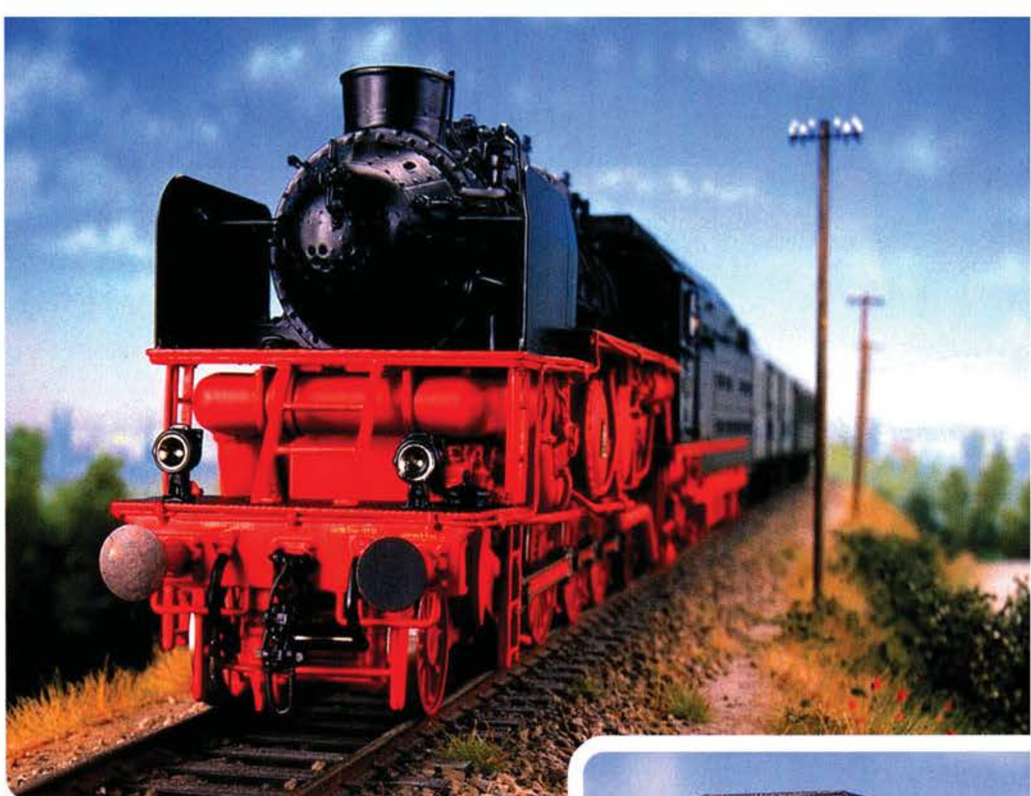


Feinste Radsätze mit nur 0,42 mm hohen Spurkränzen erfreuen mit sehr guten Laufeigenschaften.

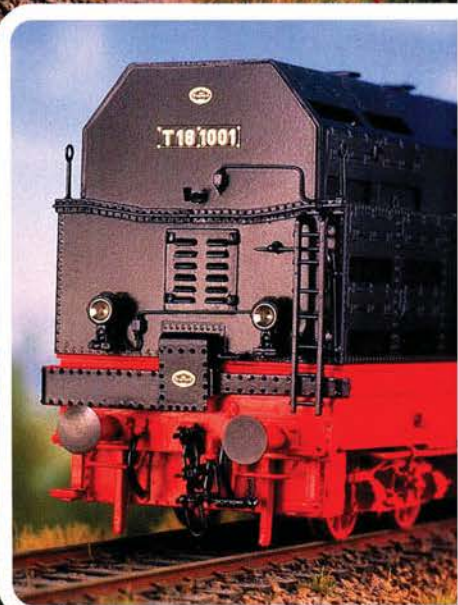
Treibachsen geringfügig härter als die Laufachsen. Die Drehgestell-Wangen des Tenders lassen eine Verschränkung der Achsen zu, die Drehgestelle selbst sind kippbar um die Fahrzeuglängsachse. Die T 18 1001 sieht aber nicht nur gut aus, sie erfreut auch mit sehr guten Fahreigenschaften. Die Lok ist für den Betrieb auf Roco-Line-Gleisen ausgelegt, fährt aber auch über Tillig-Elite-, Peco- und Shinohara-Gleismaterial. Letzteres wird auch von Micro-Metakit vertrieben. Bei 0,2 Volt setzt der Faulhaber-Motor die Lok geräuschlos mit weniger als 1 km/h in Bewegung. Gleichmäßig und leise beschleunigt das Modell auf 148 km/h bei 12 Volt. Die T 18 1001 zieht in der Ebene fünf Altbau-Schnellzugwagen.

Für einen zugegebenermaßen hohen Betrag erhält man ein wunderschönes Stück Handwerkskunst, das zudem noch sehr gut fährt. Zu beziehen ist das Modell über Micro-Metakit, Weingartenweg 8, 84036 Landshut, Tel. (0871)43457, Internet: www. micro-metakit.com.

Jochen Frickel



Die Stirnansicht der Turbinen-Dampflokomotive wird vom hoch liegenden Umlauf und vom dicken Schlot geprägt.



Federpuffer und detaillierte Originalkupplungen sind serienmäßig. Hakenkupplungen für Lok und Tender liegen bei.

Fotos: J. Chocholaty



Während der Chef seinen Leuten erklärt, wie die Dachlatten zur Eindeckung des Lokschuppens korrekt zu verlegen sind, pafft Giovanni ungerührt vor sich hin.

Groß-Bw

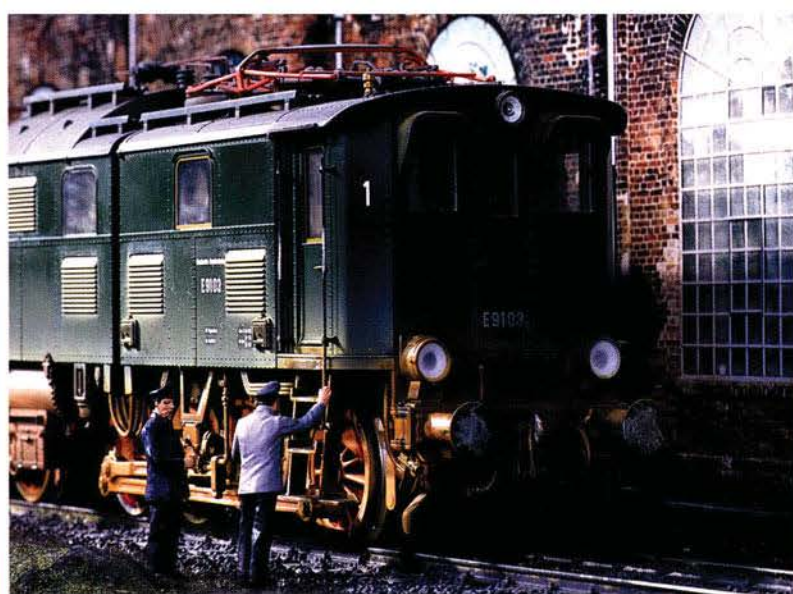
Bahnbetriebswerke der Königsspur sind ob des Platzbedarfs rar gesät. Für seinen exquisiten Lok-Park verwirklichte Michael Ammersinn seinen Anlagen-Traum.

Was doch die Geburt eines Sohnes so alles auslösen kann!

Der freudige Anlass anno 1996 bedeutete für den damals 33-jährigen Michael Ammersinn nicht nur einen ganz neuen Lebensrhythmus als Familienvater, sondern war zugleich auch das Signal zu neuen modellbahnerischen Ufern: „Da habe ich 01220, meine erste große Dampflok, gekauft", verrät der Installateurmeister.

Groß im wahrsten Sinne des Wortes, denn die Rede ist von einer Spur-I-Maschine. Als im Jahr darauf Ammersinns Tochter das Licht der Welt erblickte, rückte mit dem Jumbo der Baureihe 44 ein weiterer schwarzer Riese in den Lokpark.

In Anbetracht der gut zwei Dutzend Lokomotiven der Königsspur, die der →



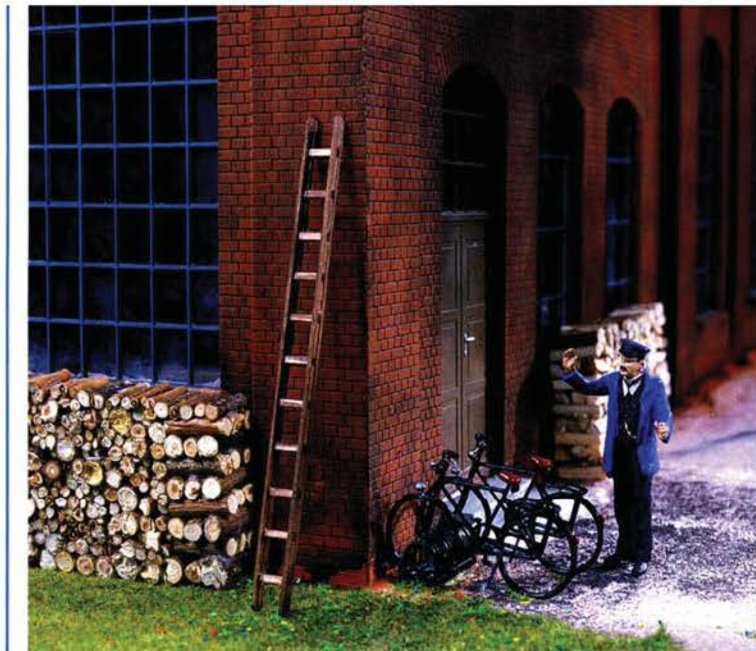
Sichtlich in die Jahre ist die im Bw hinterstellte E9103 gekommen. Die Hallenwand ist eine Hintergrundkulisse von Norbert Endell.

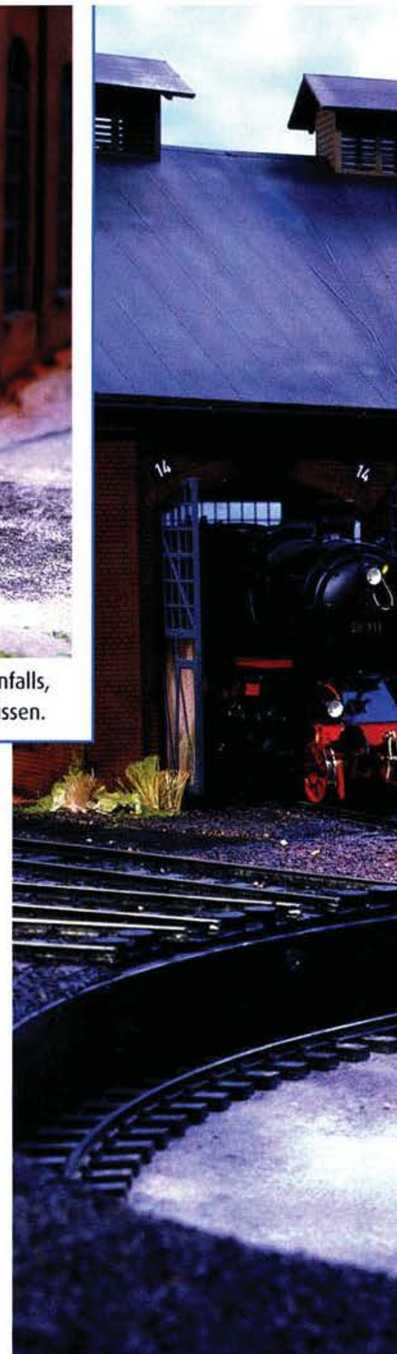
Für die nächsten Einsätze gerüstet sind die V60 und die Henschel-Lok der RAG. Da kann sich Fritze Winterberg ein Päuschen gönnen.

im Großeinsatz

gebürtige Winterbacher sein Eigen nennt, drängt sich da die Frage auf, auf wie viele Köpfe denn inzwischen die Familie angewachsen ist?

„Nein, so ist das nicht", wehrt Michael Ammersinn lachend ab. Zwar habe auch die Geburt seines jüngsten, inzwischen eineinviertel Jahr alten Sohnes Luka zu einer Modellvermehrung, diesmal durch den Northlander von Lemaco, geführt, aber ansonsten sei der Fahrzeugpark auch ohne Nachwuchsfreuden stetig gewachsen.


Der nächste Winter kann kommen: Das gestapelte Feuerholz reicht jedenfalls, um sich im Aufenthaltsraum nicht nur warme Gedanken machen zu müssen.

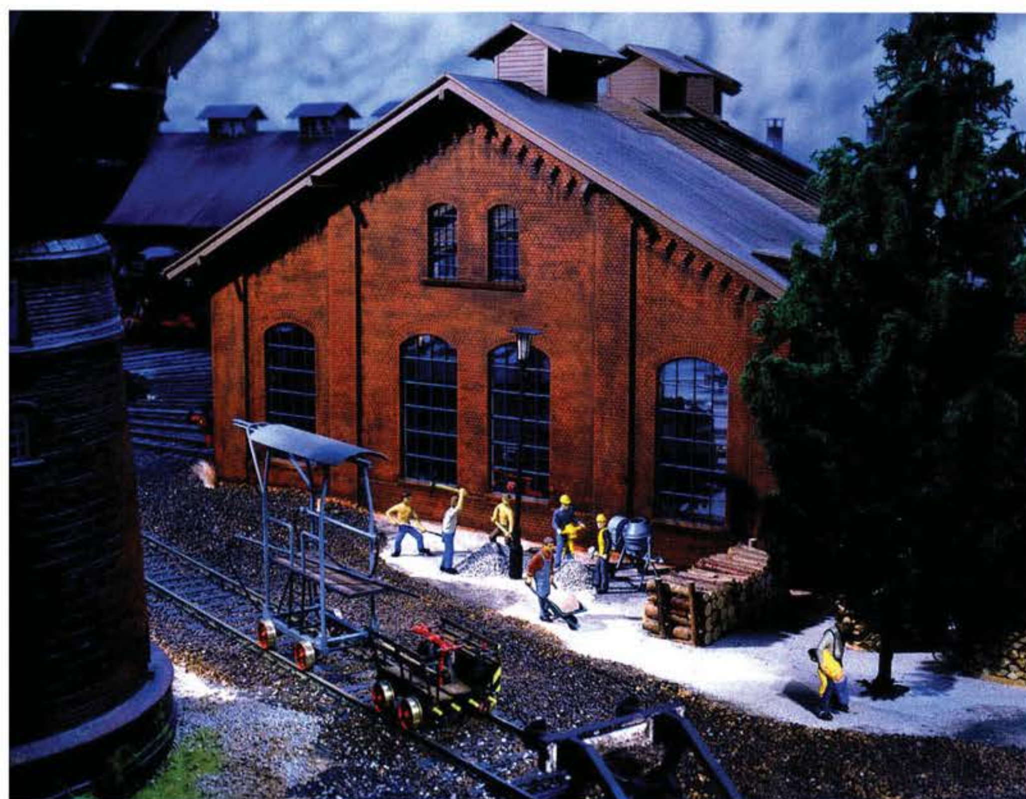


Und das über gut drei Jahrzehnte: Den Anfang machte noch Michael Ammersinns Vater an Weihnachten 1973; damals hatte gerade Märklin sein Spur-I-Programm wiederbelebt. Vater Ammersinn jedenfalls legte vor über 30 Jahren den Grundstein für die Spur-I-Begeisterung seines Sohnes Michael, als er eine Startpackung aus Göppingen erwarb.

Anlass war übrigens die Geburt von Michael Ammersinns jüngstem Bruder im Oktober 1973. Womit offenkundig eine Familientradition begründet wurde. Was aber den Installateur nicht davon abhielt, vom ersten selbst verdienten Geld als Geselle nun seinerseits eine erste Spur-I-Maschine zu erwerben.

„Mit dem, was mein Vater bis 1980 und hernach ich gekauft habe, wuchs so nach und nach der Bestand", schildert Michael Ammersinn und weist mit einem Augenzwinkern weit von sich, dass sein Vater möglicherweise noch andere Beweggründe für die Förderung dieses Hobbys gehabt haben könnte.

Familientradition: Den Grundstein für die Spur-I-Begeisterung legte Vater vor 30 Jahren


Da staunen sogar die Arbeiter, als der genervte Vater handgreifliche Überredungskünste anwendet.

Hatte doch der kleine Michael nicht nur schon früh eine H0-Eisenbahn – „als typische Teppichanlage", wirft Ammersinn ein – bekommen, sondern als Siebenjähriger auch bereits sein erstes Schlagzeug.

„Bis vor drei Jahren war ich Schlagzeuger in einer Tanz- und Showband", lässt Michael Ammersinn durchblicken, dass sein musikalisches Talent durchaus höheren Ansprüchen genügte. Doch derlei geräusch-

Lokparade: Keineswegs zufällig darf 44595 vorrücken, gehört doch den Jumbos des schwäbischen Modellbahners besondere Leidenschaft.



Das Werkstatt-Personal genießt einen guten Ruf, weshalb selbst die Tegernseebahn ihre Lok 11 zur Inspektion vorbeigeschickt hat.

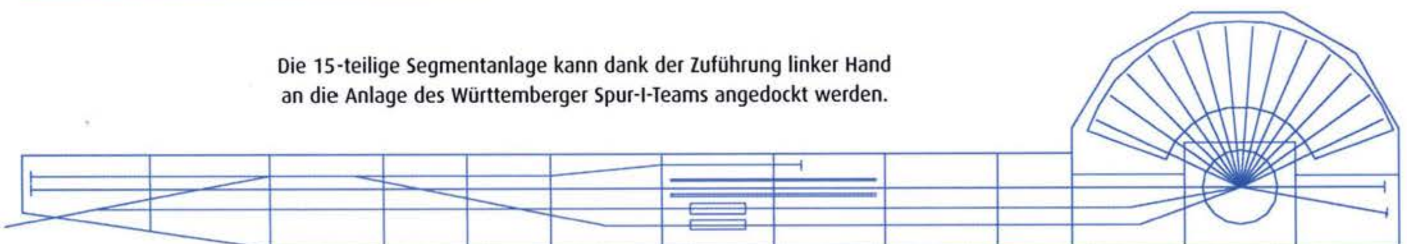
volle Betätigung führte nicht nur zu einer erfolgreichen Hobbymusiker-Karriere, sondern zunächst einmal zu strapazierten Nerven von Familie und Nachbarschaft.

Das lässt eine Züchtigungsszene im Schatten des Bahnbetriebswerks in ganz neuem Licht erscheinen. Flossen hier möglicherweise ganz persönliche Erfahrungen als Sohn, aber auch als Vater ein?

„Sowohl als auch“, lacht Michael Ammersinn und hält das für gar keine so schlechte Überleitung.

„Mit Bleistift, Papier und einem Glas Wein oder war es Bier“, zog sich der Spur-I-Begeisterte 1997 ins stille Kämmerlein zurück, um seinen Traum →

Die 15-teilige Segmentanlage kann dank der Zuführung linker Hand an die Anlage des Württemberger Spur-I-Teams angedockt werden.



Gut ausgestattet: Mit Abkantbank, Blechrundmaschine sowie Lagerständer für Tafelbleche und Drehbank sind die Reparaturarbeiten schnell ausgeführt.

Auf einen Blick



Gut Lachen hat Michael Ammersinn.

Name: Ammersinn
Vorname: Michael
Alter: Jahrgang 1963
Geburtsort: Winterbach
Familienstand: Verheiratet, 3 Kinder
Beruf: Gas-Wasser-Installateurmeister, selbstständig
Andere Hobbys: Musik
Instrument: Schlagzeug, bis vor 3 Jahren Drummer in einer Tanz- und Showband
Sport: Ein bisschen Laufen
Lieblingsmusik: Gute, kernige Rockmusik, aber auch klassische Klänge
Lieblingsinterpreten: Toto, Bon Jovi, Deep Purple
Lieblingkomponisten: Johann Strauß, Mozart
Lieblingsgericht: Sauerbraten mit Spätzle

vom Groß-Bw in großer Spur zu verwirklichen. Dass es nicht bei einem Glas blieb, lag an der langen Planungszeit: Wie es der Zufall wollte, ging Michael Ammersinn just neun Monate mit seinen Ideen schwanger, ehe die Planungsphase mit dem Bau der Anlagensegmente ihr Ende fand.

Fest stand von Anfang an, dass die Heimanlage mit den Modulen des Spur-I-Teams-Württemberg (im Internet zu fiden unter www.spur1-team-württemberg.de), in dem Ammersinn selbst aktiv ist, zu kombinieren sein sollte. Folglich entstanden transportable Segmente aus Multiplexplatten mit Unterlegprofilen und Rahmen nach der Team-Norm.

Der erste Betriebstest nach vollendeter Verdrahtung, noch ohne Anlagenausgestaltung erfolgte im Dezember 1999, der erste Großeinsatz im Juli 2001: „Die Bw-Anlage aufgebaut im Gartenzelt, habe ich die Nachbarn mit meinem Hobby konfrontiert", schmunzelt Ammersinn.

Zu jenem Zeitpunkt war aus dem zunächst noch bescheidenen dreiständigen Lokschuppen bereits der eines Groß-Bw würdige 14-ständige Ringlokschuppen geworden.

„Das sieht doch richtig geil aus", findet nicht nur Michael Ammersinn, dass das Gießharzmodell aus der Studio-95-Werkstatt von Thomas Wolf eine erstklassige Figur macht. Der Bw-Fan räumt zugleich ein, dass das Vorbild Ottbergen freilich noch über einige Stände mehr verfügte.

„Die Gebäude orientieren sich an Ottbergen, der Gleisplan ist Phantasie", erläutert Ammersinn, um sogleich hinzuzufügen: „Die Betriebsabläufe und Arbeitsgänge sind aber durchaus realistisch!"

Das gilt nicht nur für die Lokbehandlung. Das von der Hauptanlage elektrisch getrennte Bw erlaubt auch den typischen Lokwechsel. Darüber hinaus kann das Bw- und Werkstatt-Personal über mangelnde



Einmal abschmieren bitte: 44595 ziert sich nicht lange und posiert im Bewusstsein ihrer eindrucksvollen Detaillierung fürs Fotoalbum.



Fotos: Stirl

Giovanni raucht schon wieder. Auch die Vorhaltungen von Meister Otten fruchten nichts, derweil 64 435 auf die Drehscheibe vorrücken darf.

Ausrüstung nicht klagen: Ob Abkantbank, Blechrundmaschine oder Drehbank, Michael Ammersinn hat seine Spur-I-Bahner im Betriebsdienst für die üblichen Reparaturarbeiten bestens gerüstet.

Gesteuert werden die Betriebsabläufe digital im Märklin-Motorola-Format, unterstützt vom Softlok-Computerprogramm. Zur Ausrüstung gehören im Leitstand Central Unit, PC, mobile Kontrolle, eine Control 80F, installiertes Interface, drei Keyboards und Memories. „Und seit einigen Wochen auch eine Funkfernsteuerung", ergänzt Michael Ammersinn.

Die moderne Elektronik hält ihn aber nicht davon ab, für die Dampflokzeit und speziell für die Jumbos der Baureihe 44 zu schwärmen. Was sich im exquisiten Lokmodell-Bw-Bestand niederschlägt.

Und wer so herrlich detaillierte Maschinen wie die 44 595 von Markscheffel und Lennartz (M&L) oder die gesuperte 23105 von Kiss auf sich wirken lässt, kann Ammersinns Begeisterung vollauf verstehen: „Die Kleinserienmodelle sind meine Lieblinge!"

Des Schwaben Leitspruch lautet: „Weniger ist oft mehr." Was Ammersinn nicht in qualitativer, sondern in quantitativer Hinsicht verstanden wissen will. Über Preise redet man bei dieser Baugröße ohnehin nicht.

Wohl aber über Geräusche, und da schließt sich der Kreis für Drummer Ammersinn mit Auspuffschlägen: „Bei mir fährt die 44 digital mit Sound!"

Karlheinz Haucke

Anlagen-Steckbrief

15-teilige Segmentanlage in Platten- und Rahmenbauweise

Maße: 14,77 x 0,75 bis 2,6 m
Erbauer: Michael Ammersinn
Bauzeit: Bislang 6 Jahre
Epoche: IIIb - IVa
System: Zweileiter-GS
Betrieb: Digital, Märklin-Motorola, gestützt auf PC-Steuerung
Gleismaterial: Hübner (auch Weichen)
Rollendes Material: M&L, Dingler, Kiss, Märklin, Dottori, Zimmermann, Held u.a.
Besonderheiten: Vorbildgerechte Arbeitsabläufe bei der Lokbehandlung inklusive Lokwechsel
Anlagenthema: Groß-Bw der Dampflok-Zeit
Vorbild: Kein konkretes hinsichtlich Gleisplan, Gebäude angelehnt an Ottbergen

„Mir schaffet's!"

Flexibel und innovativ: Über Standortchancen, Ziele und sein Konzept zur Kostensenkung steht Märklin-Chef Paul Adams im Exklusivgespräch Rede und Antwort.



Paul Adams: **„Jeder Prozess der Veränderung bedarf vernünftiger Vorbereitung. Jede Veränderung ist auch schmerzhaft."**

Keine Frage, zur Einstimmung lohnt es sich, mit der Bahn nach Göppingen zu reisen und mit dem Bus oder zu Fuß in die Stuttgarter Straße zu pilgern, wo ungeachtet des Firmengeländes an der Holzheimer Straße nach wie vor der Hauptsitz Märklins zu finden ist.

Schon am Bahnhof wird deutlich, dass Göppingen die Märklin-Stadt ist, prangt das Logo doch schon am Bahnsteig visavis. Die Bus-Haltestelle weist „Stuttgarter Str./Fa. Märklin" aus. Und wenige Schritte weiter trifft man auf den „Märklinweg", passenderweise gesperrt für Motorräder und Kraftfahrzeuge.

Bei der Bedeutung des Modellbahnbranchen-Primus wundert es nicht, dass Nachrichten aus dem Hause Märklin wie zuletzt Meldungen über eine bevorstehende Einführung der 30-Stunden-Woche auch in Stadt und Region aufmerksam registriert werden.

„Richtig ist, dass wir bei Märklin nicht die 30-Stunden-Woche einführen, sondern dass wir eine stärkere Flexibilisierung der Arbeit vornehmen und eines der Elemente ist, dass wir bis auf 30 Stunden die Arbeitszeit absenken können", stellt Paul Adams, seit März 2002 Vorsitzender der Märklin-Holding-Geschäftsführung, klar.

Haarspalterei? Nein, wie Adams sogleich erläutert: „Unser Geschäft ist ein relativ saisonales Geschäft: Am Anfang des Jahres geringer, insbesondere in der Produktion, während wir im zweiten Jahresteil, eben dann, wenn auch die Saison beginnt, rechtzeitig, aber auch nicht zu früh an den Handel liefern müssen."

Vor diesem Hintergrund, so Adams weiter, während er seine Brille zurechtrückt, „haben wir an unseren Hauptstandorten in Sonneberg und Göppingen die Flexibilisierung der Arbeitszeit erreicht." Damit „können wir zum einen die Arbeitszeit bis auf 30 Stunden absenken, aber zum anderen, und das ist für mich viel wichtiger, das Schwanken der Stundenkonten in einem größeren Rahmen als bisher ausschöpfen", und dies sei für ihn von besonderer Bedeutung, denn so „können wir flexibler reagieren und insbesondere die sehr teuren Arbeitskräfte, die Lohnkosten hier in Deutschland sind ja sehr hoch, effektiv einsetzen."

Für den starken Mann bei Märklin, der als harter, aber fairer Verhandlungspartner gilt, eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg seiner „Initiative 20", die ein 20-prozentiges Wachstum bei gleichzeitigen Kostensenkungen in derselben Größenordnung vorsieht.

Dass das nicht gegen, sondern nur mit den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im eigenen Hause zu erreichen ist, weiß auch Paul Adams. Aber birgt der wachsende Kostendruck, dem sich ja auch die Zulieferer ausgesetzt sehen, nicht auch gewisse Gefahren für die Qualität der Erzeugnisse?

Paul Adams macht sich da, zumindest was die eigene Mannschaft angeht, keine Sorgen: „Wir haben gut ausgebildete Mitarbeiter und auf die können wir setzen, auch ob ihrer langjährigen Erfahrung!"

Gleichwohl lässt Adams durchblicken, dass die Realisierung seines Konzepts, das er auch als Bekenntnis zum Standort Deutschland verstanden wissen will, kein Spaziergang wird: „Der Auftrag ist nicht einfach, kostengünstige Produkte in Deutschland zu fertigen, aber es ist möglich!"

Solch Aussagen vermerkt die Öffentlichkeit in Zeiten der Arbeitsplatzverlagerung sicher positiv. Freilich hat auch Märklin mit dem eigenen Werk im ungarischen Györ eine Ausweichmöglichkeit: „Wir haben Ungarn als Werk in unseren Verbund integriert und mit dieser Integration natürlich auch die kostengünstigeren, aber auch die lohnintensiveren Themen zum Teil nach

märklin
Mit Veränderungsprozessen unsere Zukunft gestalten!
Initiative 20
20 % Wachstum
20 % Kostensenkung
bis 2004
Mitmachen – mitdenken – Arbeitsplätze sichern

Wirbt auch ganz plakativ für sein Konzept: Paul Adams erwartet bei der Umsetzung die Unterstützung der Arbeitnehmer.

Ungarn verlagert. Ziel der Stoßrichtung ist aber nach wie vor, dass in unserem Verbund der vier Werke, nämlich der drei Standorte in Deutschland und des einen Standorts in Ungarn immer noch deutlich mehr als 90 Prozent unserer Produkte hergestellt werden." Und das, so bekräftigt Adams, „wollen wir auch morgen so halten!"



„Der Kunde bezahlt unsere Gehälter und Löhne und bestimmt über Produktkauf"

Was aber zugleich bedeutet, Ausnahmen wie das jüngst aufgelegte Modell der 185 bestätigen wohl nur die Regel, dass Märklin nicht wie einige Mitbewerber auf das Billig-Preis-Segment setzen wird. Daran lässt Paul Adams keinerlei Zweifel aufkommen: „Wir haben kein billiges Produkt, es ist ein sehr hochwertiges und attraktives Produkt. Und einer der Punkte, die ich bisher aufgegriffen habe, um auch darzustellen, warum so eine Lok dieses Geld kostet, ist, dass wir heute sehr freizügig mit Werksbesichtigungen und -führungen umgehen, indem wir unseren Kunden zeigen wollen, was steckt denn hinter dem Bau einer Lokomotive."

Auf solche Transparenz legt Adams seit seinem Amtsantritt bei Märklin wert und nach seinem Eindruck zahlt sich das auch aus: „Es ist bei 95 Prozent unserer Besucher und Besucherinnen so, dass sie beim Verlassen des Werks sagen: Endlich habe ich verstanden, warum die Modelle dieses Geld kosten, aber ich bin auch bereit, dieses Geld dafür auszugeben, weil ich weiß, dass eine hohe Präzision und viel viel Liebe zum Detail dahinterstecken."

Nun ist die Wertschätzung einer deutschen Traditionsmarke und deutscher Wertarbeit die eine Sache, aber für ein weltweit operierendes Unternehmen dieser Tage wohl kaum ein dauerhaftes Ruhekissen, zumal die Konkurrenz, vor allem jene aus Übersee, ja auch nicht schläft oder?



Der Märklin-Chef besinnt sich nicht lange: „Wenn man die heutige Situation mit der vor 20 Jahren vergleicht, sind deutliche Veränderungen spürbar. Davor können sich auch Märklin und Trix nicht verschließen. Wir müssen wettbewerbsfähig anbieten!"

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen hält Adams dies auch im internationalen Wettbewerb nach wie vor für realistisch: „Wenn wir unsere Entwicklungs- und Fertigungsprozesse in den Griff bekommen, sind wir überzeugt, dass wir auch unter hohen Lohnkostengesichtspunkten wettbewerbsfähig bleiben und lebenswichtige Kernprozesse im Hause halten können."

Zum Beispiel? „Ein wichtiger Kernprozess ist bei Märklin/Trix klassisch das Thema Zinkdruckguss, hochwertige Gehäuse, hochwertige Fahrgestelle und die entsprechende Farbgebung. Dort haben wir in den letzten Jahren viel investiert, haben investiert in modernste Verarbeitungsmaschinen etwa im Werkzeugbau, aber auch in die Arbeitsprozesskette." Nicht zuletzt diese zu optimieren, sei, so Adams, „nicht nur eine Herausforderung, sondern auch ein Standard in der Qualitätssicherung, auf den sich der Modelleisenbahner verlassen kann."

Und auch dies liegt dem Märklin-Chef am Herzen: „Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist ein gutes. Das hört sich zwar für manchen etwas erstaunlich an, denn 300 Euro für eine Lok sind viel Geld. Aber ich vergleiche das ganz gern auch mal mit dem täglichen Leben; bedenkt man, was ausgegeben wird für Kinobesuche, fürs einmal Essengehen, was ausgegeben wird für Reisen und sei es auch nur übers Wochenende, dann sind die 300 Euro für eine Lok schon sehr gut angelegt!"

War in den vergangenen Jahren stets die Steigerung des Neuheitenanteils das vorherrschende Thema, deutet Adams hier überraschend eine Kehrtwende an: „Wir werden die Neuheiten eher reduzieren. Die Neuheitenflut überfordert nicht nur unsere Kunden, sie überfordert unsere Händler, sie überfordert uns selber. Der Aufwand ist groß. Wir werden mehr investieren in die sehr sorgfältige Auswahl von Modellen und echte innovative Neuheiten. Diese Entscheidung haben wir getroffen."

Apropos Entscheidungen: Wie lang sind denn da die Wege bei Märklin? Paul Adams lächelt: „Wir sind ein mittelständisches Unternehmen und die Führungsebene ist so aufgebaut, dass es nicht Tage dauert, bis eine Entscheidung herbeigeführt werden kann. Und ich bin bekannt dafür, dass das, was bei mir auf den Schreibtisch kommt, auch innerhalb von wenigen Stunden entschieden wird, sofern die Fakten vorhanden sind."

Das eine, so Adams, bedingt das andere: „Fexibel und innovativ, es ist kein einfacher Weg, aber es ist ein erfolgreicher Weg!"

Karlheinz Haucke

Passt doch: Dass die traditionsreiche Firma aus Göppingen auf die Eisenbahn setzt, dokumentiert auch dieses Verkehrsschild am Märklinweg.



Fotos: Haucke

MODELLBAHN AKTUELL

BUS UND BAHN UND MEHR ▸ *Oldie-Tram in H0*



Exklusiv für den Bielefelder Versandhandel stellte die Wiener Firma Halling das H0-Oldtimer-Kunststoffmodell des Triebwagens 10 (Bild) sowie des passenden Beiwagens 808 der Köpenicker Straßenbahn her. Die Serie ist auf 300 Exemplare begrenzt. Trieb- und Beiwagen sind auch einzeln erhältlich. Das unmotorisierte Triebwagenmodell kann nachträglich mit Antrieb versehen werden. Info: Bus und Bahn und mehr, Dirk Artschwager, Geschwister-Scholl-Str. 20, 33613 Bielefeld, Tel. (0521) 8989250, Fax (0521) 8989251, E-Mail: versandhandel@bus-und-bahn-und-mehr.de.

LILIPUT ▸ *Speisewagen der SBB in H0*



Von den Speisewagen Dr4ü ließ die Schweizerische Speisewagen Gesellschaft (SSG) in den Jahren 1906 bis 1930 insgesamt 26 Exemplare fertigen. Viele der Teakholzwagen wurden in den 50er-Jahren zu Bahndienstfahrzeugen umgebaut. Der Wagen mit der Nummer 26 blieb im Verkehrshaus Luzern erhalten. Das H0-Modell von Liliput weist eine serienmäßige Innenbeleuchtung und Federpuffer auf.

THS-MODELL ▸ *Remscheider Strab-Schilder in H0*

Nach Vorbildern der Remscheider Straßenbahn fertigt Thomas Hänsel filigrane Haltestellen-Schilder mit Fachwerkausleger. Ein Satz besteht aus einem einfachen H-Schild und einem Schild mit dem Zusatz Zahlgrenze. Im Angebot befinden sich Sätze zur Montage an einer Wand und solche mit Masten. Für H0m werden als Nachauflage zehn Exemplare des vierachsigen Gelenk-Triebwagens 102 gefertigt. Eine Ausführung als Darmstädter Fahrzeug wird später produziert. Info: THS-Modell, Thomas Hänsel, Postfach 11 03 25, 42863 Remscheid, E-Mail: MTH-RS@t-online.de.

RAIL-SCALE ▸ *Rurtalbahn-Taurus in H0*



Nach Vorbild des von der Rurtalbahn geleasten Taurus aus dem Siemens-Dispolok-Pool hat der Dürener Holger Filipowicz ein limitiertes H0-Modell mit digitaler Schnittstelle auf Basis der Piko-Lok aufgelegt. Der Rurtalbahn-Taurus ist mit Lichtwechsel ausgestattet, Lüftungsgitter und Stromabnehmer wurden optisch verbessert. Das in Zusammenarbeit mit der Firma Strijkers gefertigte Modell hat eine Gesamtauflage von 50 Exemplaren. Info: Rail-Scale, Holger Filipowicz, Marie-Juchacz-Str. 5, 52349 Düren, Tel. (02421) 490101, Fax (02421) 490102.

WIKING ▸ *Rundhauber-Drehleiter und farblich überarbeiteter Gussasphaltkocher in H0*



Nach Originalunterlagen aus dem Ulmer Magirus-Archiv konstruierten die Berliner Modellautobauer die Rundhauber-Drehleiter DL 25b mit Staffelkabine (Bild links) als diesjährige Messeneuheit. Auch der neue Rettungskoffer auf modernisiertem Mercedes-Benz-Sprinter-Fahrgestell gelangte mit der Juni-Auslieferung in den Handel. Die moderne Landwirtschaft vertritt der Joskin-Muldenkipperanhänger. An die Markteinführung des legendären Flügeltürers 300 SL vor 50 Jahren erinnert das Mercedes-Benz-Klassikerset, das neben dem 300 SL als H0-Modell sowie als Pin in der annähernden Nenngröße N auch noch den 190 SL sowie den Mercedes-Benz 600 (beide in H0) enthält. Im Rahmen der Modellpflege erscheinen unter anderen der Gussasphaltkocher mit Unimog U 140 (Bild rechts), das Borgward-Isabella-Coupé und der Ford 17M in zweifarbiger Ausführung.

US-Corner



Hallo Taxi! Nach Aussterben der echten Checker-Cabs übernahmen auch Chevys den Service.

Mit dem Chevrolet Caprice/Impala schließt Classic Metal Works (CMW) eine Lücke bei den auch in Europa bekannten US-Cars. Das als Limousine, Coupé und Kombi gefertigte Vorbild wurde mit geringfügigen Änderungen zwischen 1977 und 1991 gebaut. CMW offeriert die Limousine in diversen Lackierungen. Die Karosserie des H0-Modells besteht aus Metall und ist im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Das Taxi wurde zur Verfügung gestellt von Gunters Car Company, Oldenburg.

1993, etwa zwei Jahre nach dem Konkurrenten EMD, brachte General Electric (GE) mit der AC 4400 CW ihre dieselelektrische Lok mit Wechselstrom-Motoren auf den Markt. Seit 1993 wurden 2250 (Stand 2003) der 22,3 m langen Einheiten gebaut. Als äußeres Hauptunterscheidungsmerkmal gegenüber den Gleichstrom-Loks der Reihe Dash 9-44CW haben die AC-Loks einen hoch gelegten Umlauf auf der linken Seite der Lok, unter dem sechs Umrichter und andere Teile der Leistungselektronik sitzen. Das Kato-Modell weist eine hervorragende Detaillierung mit noch feineren Handläufen als bei der Dash 9, exzellente Fahreigenschaften, eine vorbildgerechte Beleuchtung und eine mehrfarbige Bedruckung auf. Außerdem sind die Modelle nun für den Einbau eines Lautsprechers (ø 25 mm) vorbereitet. Die Lok wird über Noch, Lemke oder über den spezialisierten Fachhandel vertrieben.

Foto: S. Gölitzer



Katos AC 4400 CW gehört in H0 zur Spitzenklasse der Großserien-Diesellokmodelle.

DREMEL ▸ *Oberfräsenvorsatz*

Mit dem transparenten Oberfräsenvorsatz 335, geeignet für die Dremel-Fräsen „Multi", „MultiPro" und „Professional", bietet der Elektrowerkzeug-Spezialist eine praxisgerechte Hilfe für sichere Fräsarbeiten. Das innovative Multifunktionsgerät auf Lithium-Akku-Basis, der Dremel 10,8 V „Li-Ion Cordless", eignet sich besonders für Arbeiten im Freien, da er ohne Stromanschluss einsetzbar ist. Das Gerät kann nach Herstellerangaben jederzeit aufgeladen werden, ohne dass man Akku-Schäden befürchten muss.

GLEIMO ▸ *Rennsteig-Häuser in H0, TT, N, Z*

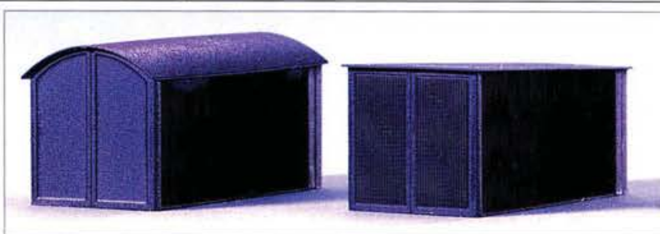


Für die Baugrößen H0, TT, N und Z bietet Gleimo Bahnhöfe und andere typische Gebäude an der Rennsteig-Bahn als Karton-Bausätze an. So sind beispielsweise die Empfangsgebäude von Rennsteig, Haina und Schleusinger-Neundorf (Bild) erhältlich. Von jedem verkauften Bausatz der Bahnhöfe Schleusinger-Neundorf und Rennsteig kommen 2 Euro dem Verein Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig e.V. zur Erhaltung der Bahnstrecke Ilmenau – Schleusingen – Themar zu gute. Info: Gleimo, Frank Kühnel, Römhilder Str. 6, 98631 Mendhausen, Tel. (036948)829755, Internet: http://www.Gleimo.de.

AUHAGEN ▸ *Plattenbauten in N*

Plattenbauten, viergeschossige Mehrfamilienhäuser in N, kamen als Zweierset in den Handel. Die Ausflugsgaststätte mit Kegelbahn dürfte sich bei der H0-Bevölkerung auf Anhieb großer Beliebtheit erfreuen, während das historische Rathaus im Zwischenmaßstab zum Zankapfel zwischen H0- und TT-Bürgern geraten könnte. Auch Seeschaumlaubbäume und Rollrasen in drei Farbversionen dürfen beide Bevölkerungsgruppen für sich in Anspruch nehmen.

HECKL ▸ *Wellblechgaragen in Z*



Die Wellblechgaragen kann man als Fertig-Modelle oder als Bausätze ordern. Als Typen sind eine mit flachem, eine mit gewölbtem Tonnendach und eine mit Satteldach (ohne Abbildung) erhältlich. Wer des Lötens unkundig ist, kann die Bausätze auch kleben. Info: Heckl Kleinserien, Weserstr. 15, 44807 Bochum, Tel. (0234)503096, Fax (0234)9503722, Internet: www.hecklkleinserien.de.

MODELLBAHN AKTUELL

BUSCH ▸ *Multicar und Smart Forfour in H0*



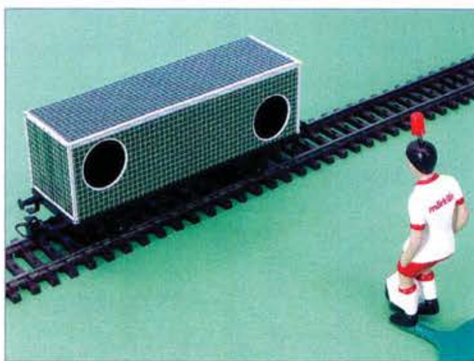
Im Jahre 1992 wurde der bewährte Multicar einer Überarbeitung unterzogen. Das Werk im thüringischen Waltershausen produzierte nach der Wende weiter. Busch bietet den Multicar 26 mit kippbarer Pritsche in Blau (links) und Mittelgrün an. In der CMD-Collection gibt es den viertürigen und viersitzigen Smart Forfour, der mit Original-Metallic-Farben lackiert ist (rechts). In Varianten erscheinen der Puch 500 (Austria-Version des Fiat 500) und der Messerschmidt-Kabinenroller KR 200 der Firma Franck.

PIKO ▸ *Esso-Druckgaskesselwagen in H0*



Eine H0-Neukonstruktion fürs Hobby-Sortiment schickten die Sonneberger dieser Tage in den Betriebseinsatz: Der Intercity-Großraumwagen Avmz 111.2 trägt das aktuelle Farbkleid der DB AG. Ebenfalls eine Neukonstruktion, aber fürs Standardprogramm stellt der Esso-Druckgaskesselwagen (Bild) in Ausführung der Bundesbahn-Epoche IV dar. Die Modernisierungswagen erster Klasse Age, mit erster und zweiter Klasse ABge und zweiter Klasse Bge repräsentieren die DR-Epoche IV. Der DR-Kleinvieh-Verschlagwagen V 23 fand ab der frühen Epoche III Verwendung. Den Hobby-Güterwagenpark bereichert der Containertragwagen Lgs 579 mit „P&O"-Behälter.

MÄRKLIN ▸ *Tipp-Kick-Torwandwagen in H0*



Einen originellen Weg, die Fußball-Europameisterschaft 2004 zu würdigen, gingen die Göppinger: Ihr H0-Torwandwagen samt originaler Tipp-Kick-Figur in Sonderlackierung und eckigem Ball (Bild) erinnert zugleich an das beliebte Tischfußballspiel, das noch heute in zahlreichen Sportvereinen mit eigenen Ligenbegegnungen gepflegt wird. Basis für den in einer einmaligen Serie aufgelegten Waggon ist ein zweiachsiger Container-Tragwagen.

KIBRI ▸ *Haltestelle Stuttgart-Rohr in H0*

Die Haltestelle Stuttgart-Rohr ist ein eingeschossiges Empfangsgebäude mit offenem Wartebereich. Für die Holzspielwarenfabrik „Specht" sollte der H0-Bahner eine etwa 30 x 30 cm große Fläche freihalten. Das Schloss „Grafeneck" misst in der Grundfläche 48 x 28 cm. Als Basis für die Euro-Spedition dient ein älteres aus Backsteinen bestehendes Lagerhaus. Passend zum Thema offeriert Kibri im Rahmen des Jubiläums „30 Jahre Nutzfahrzeuge" diverse Lkw und Zugmaschinen. Epoche-IV-Fans sollten beim Entsorgungszug mit Mercedes SK, beim Schenker-MAN-Hängerzug und beim DAF-2600-Planensattelzug zugreifen. Für Schwerlastfans gibt es in diesem Monat eine MAN-F- und eine Mercedes-SK-Sattelzugmaschine sowie eine Kaelble-Zugmaschine. Die Szenerie bereichern die Zubehör-Sets „Kleincontainer", „Maschendrahtzaun grün" und „Absetz-Container."

TRIX ▸ *V 200 der Deutschen Bundesbahn in N*



Die Lübecker V 200 007 rollt in Epoche-IV-Version als 220 007-9 auf die N-Gleise. Das Minitrix-Modell (Bild) besteht aus Metall, ist mit digitaler Schnittstelle nach NEM 651 ausgestattet und verfügt über einen Glockenankermotor mit Schwungmasse.

HERPA ▸ *Tankcontainer-Sattelzug in H0*

Dem mehrfarbig bedruckten Hoyer-Talke-Sattelauflieger ist ein CF85 der niederländischen Firma DAF vorgespannt. Schmächtig nimmt sich gegen den Brummi das luxuriöse viersitzige BMW-Sechser-Cabrio aus, das in Dunkelrot lackiert ist.

VIESSMANN ▸ *Beleuchteter Sprinter in H0*



Der Feuerwehr-Sprinter blinkt vorbildgerecht und zeigt die korrekte Front- und Heckbeleuchtung. Für die Spuren TT und N offeriert Viessmann einen kleinen lastgeregelten Multiprotokoll-Decoder (Motorola und DCC) mit einer maximalen Belastung von 750 mA. Von dem Decoder (Maße 8,8x11,4x3,3 mm) steht eine Ausführung mit Schnittstellenstecker nach NEM 651 und eine nur mit Kabeln zur Verfügung. Der Decoder mit Stecker ist 2 mm länger.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *WM-Waggon in H0*



Exklusiv für den Post-Museums-Shop hat Märklin in Erinnerung an das Wunder von Bern das H0-Modell eines drittklassigen DB-Nebenbahneinheitswaggons Cie (Bild) gestaltet. Die Zuglaufschilder „Sonderfahrt" sowie die beidseitig angebrachten Transparente „Deutschland - Weltmeister 1954" künden von der Rückkehr begeisterter Fußballanhänger. Das Modell wurde in limitierter Auflage gefertigt. Info: Post-Museums-Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, Tel. (07243)700766, Fax (07243)700752, E-Mail: info@-post-museums-shop.de; Internet: www.post-museums-shop.de.

EIPO ▸ *Schienenräumer für Minitrix-152*



Für die Minitrix-Baureihe 152 bietet der N-Spur-Spezialist einen vorbildgerechten Schienenräumer an. Am aus Metall gefertigten Bauteil befinden sich vorbildgerechte Nachbildungen der Sandkästen. Info: EIPO Präzisionsmodelle GbR, Werner Eichhorn, Siemensstr. 6, 82110 Germering, Tel. (089)846754, Internet: www.eipo-modelle.de.

MODELLBAHN AKTUELL

REVELL ▸ *Rennfahrer und Boxen-Crew in I*



Aus ihrer chinesischen Fertigung präsentieren die Bünder Plastikmodellbauer zwei Sets mit Rennfahrern und Boxen-Personal (Bild) im Maßstab 1:32. Damit kehrt die Traditionsmarke Revell-Monogram auf die Modell-Rennstrecken zurück. Die Figuren treten in später Epoche-III-Montur an, wie sie auch noch in den 70er-Jahren getragen wurde.

MR VBB ▸ *Sowjetischer Weitstreckenwagen in H0*



Über die Potsdamer Firma MR VBB kann ein maßstäblich langes H0-Kunststoff-Modell des Weitstreckenwagens vom Typ Ammendorf bezogen werden. Das Kleinserienmodell mit Kurzkupplungskulisse und NEM-Schacht wird in Russland produziert und gibt die Vorbildausführung zu Zeiten der sowjetischen Staatsbahn SZD wieder; im Wappen sind die kyrillischen Buchstaben „CCCP" zu lesen. Vorerst ist die grüne Variante im Angebot, weitere Farbvarianten sind in Vorbereitung. Information und Bestellung: MR VBB, Marina Reiche, Johanna-Just-Str. 11, 14480 Potsdam, E-Mail: reich-potsdam@t-online.de.

UHLENBROCK ▸ *Susi-Verteiler*

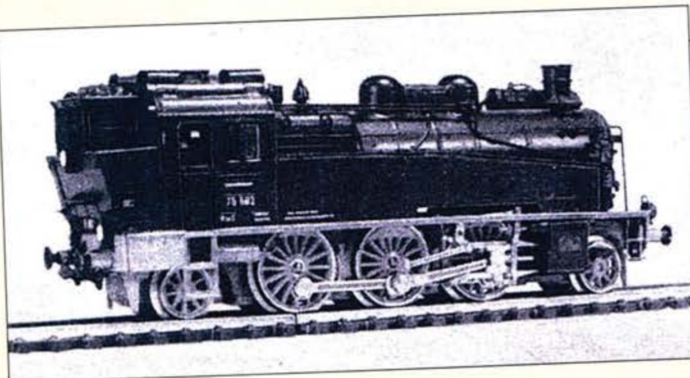


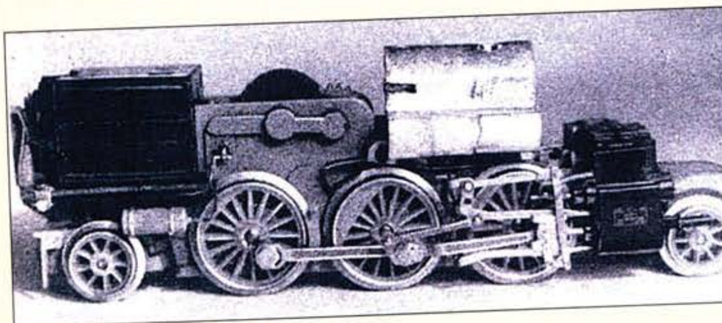
Mit dem kompakten Verteiler lassen sich zwei Sound-Bausteine an einen Lokdecoder anschließen. Maximal dürfen zwei Verteiler verwendet werden, so dass drei Sounddecoder einsetzbar wären. So könnte man beispielsweise bei Doppeltraktionen mit Dummy-Lok einen zweiten Sounddecoder in letzterer unterbringen.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: Gützolds BR 75 gesupert

● Wie es im Test ab Seite 82 anklingt, veröffentlichte der MODELLEISENBAHNER im Jahrgang 1979, Heft 3, eine Umbauanleitung: Aus dem Gehäuse der Gützold-75 und dem umgearbeiteten Fahrwerk von Pikos BR 66 entstand eine höherwertige 75.5. Um die dürre Versorgungslage mit Modellbahn-Ersatzteilen wissend, empfahl Günther Feuereißen aus Plauen, Autor mehrerer guter Bildbände nicht nur über die Eisenbahn, Erwerb und Opferung eines Komplettmodells der 66. Weitere Einzelteile wie Bremsklötze und Loklaternen mussten direkt beim Kleinserienhersteller Heinz Lehmann in Lauenstein geordert werden. Außerdem waren Kreuzkopfgleitbahn und Kreuzkopf der Piko-89 (sächs. VT) vonnöten. Vom Originalfahrwerk der 75 wurden lediglich die Zylinder weiterverwendet. Wie viele Modellbahner sich an diesen Umbau tatsächlich herangewagt haben, wissen wir nicht, doch bestätigen die Fotos eine erhebliche Aufwertung des Erscheinungsbildes.





DER NIETENZÄHLER

ICE auf Meterspur?

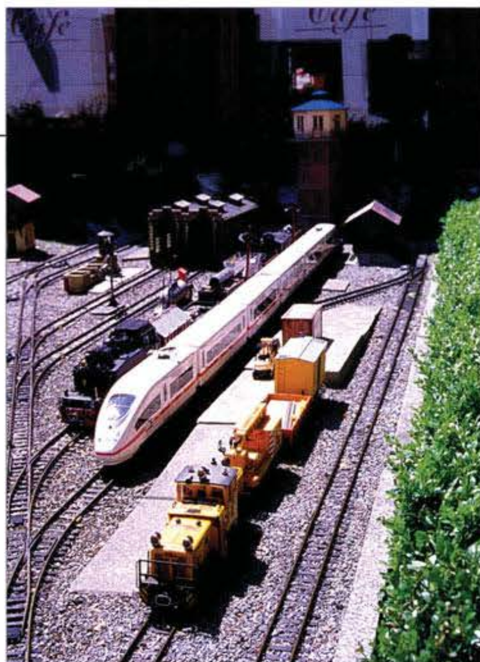


Foto: hb

Den ICE kennt im Wortsinne jedes Kind. Auf einer Publikums-Gartenbahn soll er fahren dürfen, auch wenn sie sonst Meterspur-Modelle zeigt.

● Ort: Der Innenhof der Parkbahn-Betriebsgebäude in Chemnitz; Zeit: Montag, 7. Juni; Anlass: Festwoche zum 50. Geburtstag der Parkbahn. Der Redakteur vom MODELLEISENBAHNER wird durch die Räume geführt, ihm wird die Gartenbahnanlage gezeigt, und er schießt seine Fotos. Die beiden Herren an den Fahrreglern bitten ihn: „Fotografieren Sie nicht den ICE, der ist nur eine Konzession an die Kinder!" Denn, so sagen sie, selbsternannte Experten meinten immer wieder, der ICE hat auf einer Anlage, die eine Meterspur-Schmalspurbahn darstellt, nichts zu suchen. Das ist noch viel schlimmer als fehlende Zugschlussscheiben oder das Überfahren eines Halt zeigenden Signals (bei freier Strecke), was selbige Experten auch schon mokiert hätten. Nun: Parkeisenbahn und Gartenbahn sind Freizeiteinrichtungen, die auf Publikumsbetrieb, für Familien und gerade auch für Kinder angelegt sind. Jungen und Mädchen, die sich an der Eisenbahn begeistern sollen, dürfen sich über einen ICE – ein Fahrzeug, das sie kennen – freuen, und sie sollen zu Ostern Überraschungseier in offenen Güterwagen finden. Ich meine, dass nur mit Freude stetige Begeisterung für die Eisenbahn und ihre Modelle geweckt werden kann. Wenn der Nachwuchs bei diesem schönen Hobby bleibt, wird er früh genug erfahren, dass es keinen Meterspur-ICE gibt, Halt zeigende Signale nicht überfahren werden dürfen und jeder Zug ein Schlusssignal braucht. Meine Bitte an die ganz großen Experten: Denken Sie sich Ihren Teil, aber sagen Sie einfach mal nichts. Verderben Sie den Kindern nicht den Spaß! In interner Runde können Sie dann nach Herzenslust über echte und vermeintliche Fehler herziehen – aber bitte nur dort! *hb*



MESSE-KALENDER

8. - 10. OKTOBER 2004:
Modell & Hobby, Leipzig.

22. - 26. OKTOBER 2004:
Modellbau International, A-Wien, Messe.

4. - 7. NOVEMBER 2004:
Modellbahn 2004, Köln, Messe.

12. - 14. NOVEMBER 2004:
Euro Modell, Bremen, Messezentrum.

18. - 21. NOVEMBER 2004:
Modellbahn Süd, Stuttgart, Messe.

19. - 21. NOVEMBER 2004:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen, Messe.

19. -21. NOVEMBER 2004:
Modellbauwelt 2004, Hamburg, Messe.

19. -21. NOVEMBER 2004:
Schweizer Spielemesse, St. Gallen, Messe.

MODELLBAUTAGE MAGDEBURG

Aussteller gesucht

● Vom 16. bis zum 25. September öffnet das Allee-Center in Magdeburg seine Pforten für eine große Modellbau-Ausstellung. Für diese Modellbautage werden noch Aussteller aus den verschiedenen Bereichen gesucht. Das Allee-Center stellt den benötigten Platz kostenlos zur Verfügung. Interessenten können direkt mit dem Center-Management Kontakt aufnehmen: Ernst-Reuter-Allee 11, 39104 Magdeburg, Tel. (0391) 5334433, E-Mail: centermanagement acm@ece.de.

MOROP

51. Kongress in Brig

● Die Vereinigung der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) führt vom 4. bis zum 11. September ihren Jahreskongress durch. Es ist der 51. in der traditionsreichen Geschichte des MOROP, Gastgeber ist die Stadt Brig in der Schweiz. Bestandteil des Programmmes sind neben den Kommissions- und Fachtagungen Ausflüge nach Montreux – Aigle, Zermatt, zum Simplon- und Gotthardtunnel sowie zur BLS-Baustelle „Alp-Transit" in Baron. Informationen und Anmeldung: MOROP-Kongress 2004, Pierre Blattner, Route de Chesselaz 1, CH-1867 Ollon VD, brig2004@morop.org.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocolaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Peter Kasperzek, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Reinmuth

FICHTEN FÜR DEN H0-FORST

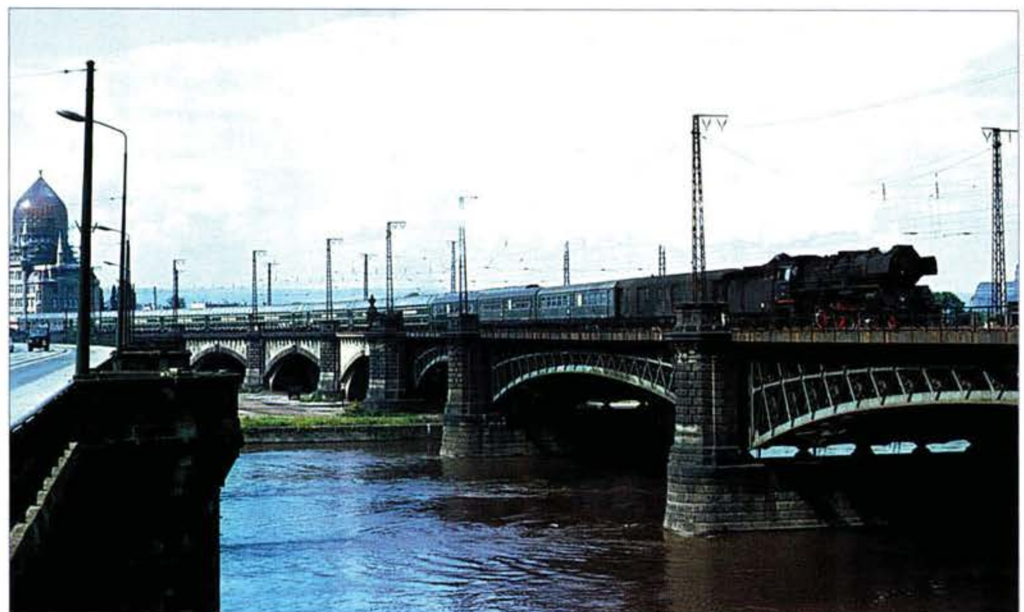
Aus Draht, Wolle und Fasern entstehen unter den Händen von Ralf Reinmuth Nadelbäume.

MASSIVER BERGRÜCKEN

Echtes Gestein von der Alb hat Karl Heinz Heukeshoven für die Bergwelt auf seiner romantischen H0-Anlage verbaut.


Foto: Stirl

Das September-Heft erscheint am **18. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Dr. Rolf Brüning

WAHLVERWANDTSCHAFTEN: DDR-REISE ANNO 1966

Was tun, wenn man vor Ort Reichsbahn-Flair genießen möchte, in der DDR aber keine Verwandtschaft hat? Dr. Rolf Brüning bietet sich ein außergewöhnlicher Weg.

VOLKACHER MAINSCHLEIFE

Wiederbelebt hat der Förderverein die vor zehn Jahren stillgelegte Strecke Seligenstadt – Volkach.


Foto: Michael Robert Gauß


Foto: Thomas Küstner

MODERNE BAHN FÜR ZUCKERROHR

Ein Schmalspurnetz von 4100 Kilometern liegt über Australiens Nordosten. Nur zur Ernte herrscht Betrieb.

Außerdem

40 Jahre LSE

1964 erfolgte der Anschluss der Stansstad-Engelberg-Bahn an den Verkehrsknoten Luzern.

Wohl bekomm´s

Dem Löwenbräu-Wagen von Trix rückt Jörg Chocholaty mit Feile und Farben auf den Pelz.

Feldbahn-Dampf

Die Parkeisenbahn in der Berliner Wuhlheide ist Freizeitattraktion und Gastgeber für Feldbahn-Fans.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Roco Professional



Das Gelbe vom Ei ...

63980 69980

... in puncto Zuverlässigkeit bei der DB[-AG] waren und sind die Maschinen der BR 212. Auch wenn sie nicht ein so spektakuläres Aussehen besitzen wie ihre großen Schwestern der BR 221, sind sie Lokomotiven von Schrot und Korn, die für viele Nebenbahnen so notwendig sind wie die Bäume für den Wald.
Die 212 ist die Super-211, die sich nicht nur durch den stärkeren Motor auszeichnet, sondern auch in den Abmessungen und in der Optik unterscheidet, insbesondere bei der Kühlerjalousie.
Für das Modell bedeuteten diese Fakten eine Neukonstruktion. Roco freut sich, auf vielfachen Wunsch hin, nun das neue Professional-Modell vorstellen zu dürfen.

Für Gleich- und Wechselstrom.

www.roco.cc